

Vergaderjaar 2009–2010

**28 642**

**Sociale veiligheid openbaar vervoer**

**Nr. 46**

## **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 15 oktober 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 24 september 2009 overleg gevoerd met de heer Eurlings, minister van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 26 augustus 2008 over boa's NS en sociale veiligheid op het spoor (28 642, nr. 34);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 26 juni 2009 over voortgang service- en veiligheidsteams van NS (28 642, nr. 45);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 14 juli 2009 over maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) over de implementatie van ERTMS (29 893, nr. 86);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 14 juli 2009 over toezeggingen AO Beheer- en Vervoerplan van 20 mei 2009 (29 984, nr. 199);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 14 juli 2009 over bediening station Eijsden (29 984, nr. 198);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 14 augustus 2009 over bouw station Maarheeze (31 801, nr. 6);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 9 september 2009 over reistijdverbetering (29 984, nr. 200);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 21 september 2009 over voortgang van de afspraken met ProRail inzake spooronderhoud (29 984, nr. 201).**

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Jager

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Sneep

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA), Linhard (PvdA) en De Mos (PVV).

Plv. leden: Halsema (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Boekstijn (VVD), Bilder (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Sterk (CDA), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA) en Agema (PVV).

**Voorzitter: Jager**  
**Griffier: Sneep**

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Jager, Roefs, Roemer, Cramer, Aptroot en Mastwijk,

en de heer Eurlings, minister van Verkeer en Waterstaat, die vergezeld is van enkele ambtenaren van zijn ministerie.

De **voorzitter**: Goedemorgen, allen hartelijk welkom.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. In het vorige AO hebben wij de minister gevraagd om op korte termijn de Kamer te informeren over de voortgang met de service- en veiligheidsteams van de NS, de teams die ondersteuning bieden aan personeel op het station en aan de conducteurs. Bij onveiligheid op de stations of op de trein kunnen de service- en veiligheidsteams worden opgeroepen om te assisteren. Uit het veld kregen wij signalen dat er te weinig mensen waren om deel te nemen aan de teams. De teams waren in feite nog niet op volle sterkte. Een goede ondersteuning van de conducteurs op de treinen kon dus nog niet worden gegarandeerd. De minister stelt in zijn brief dat er wervingsdagen zijn geweest en dat er voldoende externe aanmeldingen zijn gekomen. Kortom, eind 2009 moeten alle teams op volle sterkte werken. Graag een toezegging van de minister op dit punt.

Ik kom op de Taskforce Veiliger Openbaar Vervoer. Op 14 september heeft de taskforce zijn eindrapport gepresenteerd. Daarbij hebben drie ministers een verklaring ondertekend waarin staat dat komend jaar het maatregelenpakket zal worden uitgevoerd. In het eindrapport en in het maatregelenpakket staat echter geen enkele opmerking of afspraak over de financiering van de maatregelen. Kan de minister als verantwoordelijke en als ondertekenaar aangeven welk budget hij beschikbaar stelt voor uitvoering van het maatregelenpakket zoals omschreven in het rapport? Met de huidige crisis is er uit de transportbranche van het spoorvervoer het verzoek gekomen om de tarieven voor de Betuweroute te verlagen. Volgens mij is daarover al met de minister van gedachten gewisseld. De PvdA-fractie kan zich daar wel iets bij voorstellen, maar er moet dan wel tegelijkertijd een andere slag gemaakt worden. Er moet iets tegenover staan, bijvoorbeeld meer vervoer over de Betuweroute en minder door de steden.

Langzaam begint de invoering van het European Rail Traffic Management System (ERTMS) vorm te krijgen. Dat is onder andere belangrijk vanwege de reistijdverbetering en daarmee het nog aantrekkelijker maken van het openbaar vervoer. Maar mijn fractie wordt wel een beetje ongeduldig. Het is goed dat de minister onderzoek heeft laten doen naar de beste en goedkoopste methode van invoering, maar het kan volgens ons allemaal wel een beetje sneller. Wij hebben begrepen dat de MKBA's op 1 oktober 2009 gereed zijn. Deze kunnen wij nu dus niet bespreken, maar het probleem lag dus vooral bij ProRail. Het is goed dat de minister inmiddels heeft geëist dat ProRail met de gegevens komt. Hoe was de reactie van ProRail en wat is de stand van zaken nu?

De Kamer heeft de minister al verschillende malen opgeroepen om vast te houden aan de harde eis van volledige toegankelijkheid van het openbaar vervoer in 2030, mind you. Wij vinden het daarom goed dat de minister met de NS heeft afgesproken dat treinen die tegen die tijd nog in roulatie en niet volledig toegankelijk zijn, zo veel mogelijk tijdens revisiemomenten worden aangepast. In de motie werd nog iets anders gevraagd. Mijn fractie vindt dat in de tussentijd – 2030 is echt nog heel ver weg – al zo veel mogelijk gedaan moet worden om treinen toegankelijk te maken. Dus in afwachting van materieel, ook als het voor 2030 wordt vervangen, toch al tijdelijke aanpassingen aanbrengen. Natuurlijk moeten

kosten en baten worden afgewogen, maar nu blijft het beeld hangen dat de NS tot 2030 rustig zijn materieel vervangt en in 2028 nog eens gaat bekijken of treinen misschien moeten worden aangepast. Dat is niet de goede houding. De PvdA-fractie wil dat NS nu al de houding aanneemt om zo veel als mogelijk vóór 2030 te doen. Welke afspraken maakt de minister en op welke manier maakt hij deze concreet en meetbaar?

De heer **Roemer** (SP): Ik ben blij met deze consistente houding van de PvdA. Drie moties van mijn hand zijn recent aangenomen. Ik neem aan dat de PvdA nog steeds voor 100% achter de dicta van die moties staat en ook vindt dat de minister ze alle drie moet uitvoeren.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Volgens mij hebben wij die moties gesteund, dus wij staan achter de dicta.

De heer **Roemer** (SP): Ik ga een stapje verder. De minister doet op een aantal onderdelen verwoede pogingen om er een beetje onderuit te krabben. Ik zal in mijn betoog zeggen dat dat onacceptabel is. Ik ga ervan uit dat dat ook geldt voor de PvdA.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik denk dat dat ook de strekking is van het verhaal dat ik net gehouden heb.

Ik kom op de toegankelijkheid van de stations, minstens zo belangrijk. Het is goed dat de minister hiernaar gaat kijken, maar wij horen op korte termijn graag hoe hij dit concreet gaat doen en wat de mogelijkheden zijn. Wij vinden de afweging om geen wc's in de nieuwe sprinters te plaatsen goed. Je kunt er van alles over zeggen, maar deze beslissing is genomen. Natuurlijk is het nadelig voor gehandicapten en ouderen, maar de sociale veiligheid wordt vergroot. Voorwaarde is wel dat de toiletten op de stations goed geregeld moeten zijn: schoon, toegankelijk en vooral eenduidig qua betaling. Op termijn kan dat natuurlijk met de ov-chipkaart geregeld worden, maar totdat deze volledig is ingevoerd, moet het probleem worden aangepakt. Graag horen wij van de minister hoe hij in ieder geval op de stations waar treinen zonder wc's stoppen, zorgt voor een oplossing.

De heer **Roemer** (SP): Nou breekt toch echt mijn klomp! Ik vraag net aan mevrouw Roefs of zij nog steeds achter de drie aangenomen moties staat en of zij nog steeds vindt dat de minister ze moet uitvoeren. Ja, zegt zij volmondig. En de eerstvolgende zin is dat zij terugkrabbelt over een door de PvdA zelf gesteunde motie waarin staat dat er vanaf 2030 overal in de trein toiletten moeten zijn. De PvdA heeft die motie nota bene gesteund.

De heer **Aptroot** (VVD): Er is voortschrijdend inzicht in de laatste minuut. Dat moet gewoon kunnen.

De heer **Roemer** (SP): Mevrouw Roefs heeft gewoon voorgestemd. Het is een aangenomen motie. Klaar.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): In de motie staat dat ervoor zorg gedragen moet worden dat treinen over een toilet beschikken. Eerder hebben wij gezegd dat wij de aanschaf van die sprinters niet meer konden tegenhouden. Daarmee is dat een feit. En dus moeten wij ervoor zorgen dat er op de stations een goede toiletvoorziening is. Het is niet anders, mijnheer Roemer.

De heer **Roemer** (SP): Het is een gigantische werelddraai. Het begint bij de PvdA een steeds grotere kermis te worden. Nog niet zo lang geleden heeft de PvdA-fractie de motie bij het volle verstand gesteund. De treinen die er al zijn, die zijn er, maar het signaal was heel helder. Alle treinen die

besteld worden, moeten over een toilet beschikken. De PvdA-fractie heeft die motie gewoon vol gesteund. Binnen een jaar is zij vergeten wat zij gesteund heeft.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb het over sprinters zonder toiletten die aangeschaft zijn. Ik heb het niet over de toekomst en niet over die motie. Ik heb het over de situatie van dit moment. Die sprinters zijn gewoon gekocht. Daar kunnen wij toch niets meer aan doen. Het is vervolgens de manier waarop je met die situatie omgaat. Dat lijkt mij heel duidelijk. Het spooronderhoud blijft een merkwaardige zaak. Enerzijds heeft ProRail bij de minister aangeklopt om ervoor te zorgen dat er extra budget kwam om in crisistijd spooronderhoud te doen en daarmee de onderaannemers aan de gang te houden. Dat verzoek steunt mijn fractie van harte. Anderzijds horen wij uit het veld dat die opdrachten maar niet uitgezet worden. Daarom hadden wij de minister verzocht hierover duidelijkheid te geven. Ik dank de minister voor zijn reactie op zo'n korte termijn. De minister geeft aan dat ProRail op schema ligt om de beschikbare 35 mln. voor 2009 in zijn geheel in de markt te zetten. Als dat gebeurt, realiseert men 8% meer productie dan in 2008. In tijden van economische krimp is dat een heel mooi resultaat. Kortom, het lijkt positief, maar wij blijven signalen uit het veld krijgen dat het nóg niet goed loopt. In hoeverre is de sector tevreden over de gang van zaken? Uit het veld horen wij dat de onafhankelijk voorzitter van de commissie waarin ProRail overlegt met de aannemers, is aangesteld op voordracht van ProRail en dat hij bovendien weinig mandaat heeft meegekregen.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik begin graag met de toegankelijkheid. De Tweede Kamer heeft recent een duidelijke oproep aan de minister gedaan om nog meer zijn best te doen voor een betere toegankelijkheid van alle treinen. Aanvullend op het beleid wilde de Kamer iets extra's doen. Vier moties werden aangenomen. De minister geeft aan dat hij de moties op zijn eigen manier interpreteert als ondersteuning van zijn beleid. Maar minister, deze moties zijn duidelijk een aanvulling op uw beleid en niet een ondersteuning. Bij het indienen ontraadde de minister de moties nog, maar ze zijn allemaal met grote steun aangenomen, sommige zelfs unaniem. De minister weigert meer te doen dan hij al deed. Aangenomen moties dient de minister uit te voeren. Iedereen is het daarover eens. Dus minister, ga aan de slag met deze Kameruitspraken. De motie om aan te geven dat in 2030 in Nederland alleen nog maar toegankelijke treinen mogen rijden, interpreteert de minister als een vertaling van de interoperabiliteitsrichtlijn, die stelt dat er nu alleen nog maar toegankelijke treinen bij mogen komen. De minister schrijft: het beperkt aantal treinen dat in 2030 nog niet is uitgefaseerd, mag dus blijven rijden. Wat de minister beschrijft, klopt volgens de Europese regels, maar deze Kamer heeft een verdergaande motie aangenomen. In 2030 moet elke trein toegankelijk zijn. Gaat de minister daar nu eindelijk mee aan de slag? Wat gaat hij doen om spoorvervoerders ertoe te bewegen om nu al zo veel mogelijk materieel om te bouwen en toegankelijk te maken? Over de motie waarin wij aangeven dat in 2030 alle treinen een toilet dienen te hebben, blijft de minister uitermate vaag. In dit najaar zal hij ons nader informeren, maar ik neem aan dat hij dan zal aangeven hoe hij de motie zal uitvoeren.

Verder blijft de minister maar smeken om dekking voor de motie om alle stations in 2030 toegankelijk te laten zijn. Het gaat om ongeveer 90 mln. De minister heeft er alle tijd voor om dat te vinden. Immers, het gaat om de periode na 2015. Vraagt hij van de Kamer om een budget aan te geven voor na 2015? Dan begint de minister toch wel erg zot te worden. Linksom of rechtsom, ook deze motie moet worden uitgevoerd. Ik kom op station Maarheeze. Dit station wordt geopend, maar het zal niet erg feestelijk zijn als buslijn 173 tussen Weert en Eindhoven daardoor

moet verdwijnen. De mensen staan niet te juichen. In hoeverre heeft de NS dit als voorwaarde gesteld? De minister zou deze vraag allang beantwoorden, maar hij heeft het helaas nog steeds niet gedaan. Hij geeft aan dat betrokken partijen het erover eens zijn geworden, maar dat is de vraag niet. De vraag was of NS dit als voorwaarde heeft gesteld. Heel veel mensen strijden hard voor het behoud van deze buslijn, die voor veel mensen nodig is. Zij zien geen alternatief in het NS-station Maarheeze. De minister stelt mij wat teleur over het nachtnet. Eigenlijk stelt hij zichzelf teleur. Hij doet zichzelf tekort. Hij meldt dat het goed gaat met het nachtnet – daar ben ik het mee eens – maar dat hij er verder weinig mee kan omdat het niet in de vervoersconcessie zit. Volgens mij maakt hij daarmee drie foutjes. Hij is de minister van Verkeer en kan een bedrijf met een maatschappelijk doel zeker bewegen om zich iets van de wensen aan te trekken. Dat kan de minister in de nieuwe vervoersconcessie opnemen en alvast kenbaar maken, zodat NS hiernaar toe kan groeien. Samen met collega Bos is de minister de baas van NS. Waarom dan toch zo afwachtend als het zo'n succes is en er zoveel nieuwe klanten te halen zijn? Ik denk aan Arnhem-Nijmegen, Haarlem-Alkmaar en richting Zwolle. Als de minister met mij die kansen ziet, dan mag hij zich er nog wel iets harder voor inzetten.

Decisio is bezig met een MKBA over ERTMS. Natuurlijk mag ERTMS in dit onderzoek niet als doel gedefinieerd worden. Het dient een middel te zijn om efficiënter en doelmatiger te investeren in de infrastructuur en om het spoor veiliger en betrouwbaarder te maken. Dat er een groot verschil is tussen een benadering van ERTMS als doel of als middel, is helder. Eerder zagen wij grote verschillen ontstaan voor de verwachte kosten. Kan de minister aangeven dat de huidige MKBA zorgt voor goed maatwerk en ERTMS niet als doel stelt? Hier zijn veel geld en reistijd te verdienen, gecombineerd met een veel betere veiligheid.

Wij hebben het vaker gehad over de Maaslijn. Het blijft daar af en toe een puinhoop. De treinen zitten soms zo vol, dat stations gewoon overgeslagen worden. Je kunt zeggen dat het een prachtig succes is dat de treinen zo vol zitten, maar het is ook een groot probleem. Veolia weigert extra treinen te laten rijden, want «dat leidt tot extra kosten». Men maakt een afweging. Een treinstel erbij is extra diesel en dus doet men het niet. Daarmee is het tekort van de concessiesystematiek maar weer eens aangegeven. De minister kan daar verandering in aanbrengen. Het Amsterdamse GVB schroeft zijn dienstregeling op als er te veel reizigers zijn, maar de marktwerking kan niet omgaan met gewijzigde omstandigheden en laat reizigers gewoon op stations staan. Dat is de harde werkelijkheid. Ik ben benieuwd hoe de minister daarop reageert.

De brief over reistijdverbetering klinkt mooi, maar er staan behoorlijk wat teleurstellingen in. Sorry voor het vroege tijdstip, maar het is niet anders. Zo blijkt dat niet alleen door gestuntel op Amsterdam-Utrecht pas in 2012 sneller gereden kan worden, maar ook dat de maximumsnelheid slechts 160 km/u wordt. Dit traject was toch gemaakt voor 200 km/u? Wanneer gaan wij die snelheid eindelijk eens halen? Echte verbeteringen, zoals in de SP-plannen staan, zien wij niet terug. Er komen geen inhaalsporen, er komen geen verdubbelingen, er komen geen nieuwe lijnen. De kern bij reistijdverbetering is dat de minister al meer dan een jaar geleden o zo plechtig heeft toegezegd dat er een keurig vergelijkend onderzoek zou komen. Later heeft hij nog gezegd dat uitgangspunt is dat er voor het beschikbare geld zo veel mogelijk kilometers spoor naar 160 km/u versneld worden. Wij zijn een jaar verder, maar waar is dat keurige vergelijkende onderzoek, waarin per optie de verschillende kosten netjes naast elkaar staan? Dat is er gewoon niet. Een brief van NS of ProRail is geen onafhankelijk, goed onderzoek waarin zaken naast elkaar worden gezet. De Kamer heeft de toegezegde informatie dus nog steeds niet gekregen. Waarom niet? Omdat er binnen de spoorbranche geen draagvlak voor is? Hoe kan de Kamer dan een fatsoenlijke afweging maken? Toevallig gaat

de Kamer nog wel over de centen. Dat de spoorbranche star volhoudt om op de eigen initiële optie over te gaan, is natuurlijk geen antwoord op de vraag van de Kamer, die ook in een motie van onder anderen de heer Van Hijum is vastgelegd. Kom nou met wat is toegezegd! De Kamer heeft hierin een eigen verantwoordelijkheid en die wil zij kunnen nemen. Ik wil echt dat de minister voor het eind van het jaar eindelijk levert wat al zo vaak aan de Kamer is toegezegd.

Het probleem met de Benelux-trein is nog steeds dramatisch groot. Het is huilen met de pet op met deze populaire treinverbinding. Ik blijf er elke keer op hameren en elke keer roept de minister dat hij goede bedoelingen heeft. Ik moet maar steeds geloven dat NS en NMBS er goede bedoelingen mee hebben, maar dat hebben ze niet. Ze willen er duidelijk vanaf. Treinen blijven staan en de vertragingen zijn enorm. In de notitie die wij vandaag bespreken garandeert de minister de toekomst van de lijn nog niet. Gelukkig heeft hij later wel aangegeven dat de Benelux-trein in een vorm zal blijven bestaan, maar daarbij wordt alleen het stuk tot de grens Amsterdam en Roosendaal rijden, waarvan minimaal één trein doorrijdt of naadloos aansluit op een Belgische intercity naar Antwerpen en Brussel. Klopt dat? Indien de minister dit garandeert, zal ook België snel het belang inzien van een doorgaande trein en zal die overstap er niet hoeven te komen. Heeft de minister hierover al overlegd met België of overlegt hij enkel over uitgekilde varianten van deze succesvolle lijn en heeft hij zich al neergelegd bij het verlies? Welk resultaat heeft het overleg opgeleverd? Heeft de minister NS al gezegd dat er voor materiaal gezorgd wordt, nu NS de huidige coupés wil inzetten op de HSL? Gaat de minister de verbinding weer promoten door haar weer als volwaardige verbinding te noemen op de vertrekstaten op de stations en op internet? Daar is het namelijk gewoon verdwenen.

Ik ben het niet eens met de conclusies die de minister verbindt aan de rapporten inzake Eijsden. Voor de SP-fractie is het openhouden van Eijsden absoluut de moeite waard. De minister mag opnieuw met de lokale en provinciale overheid aan tafel gaan zitten om te kijken of zij een oplossing kunnen vinden om station Eijsden op termijn toch te kunnen openen.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Laat ik beginnen met waardering voor de inzet van de minister, NS, regionale vervoerders en ProRail voor een heleboel zaken die vandaag ter discussie staan, zoals de hoge frequentie, het spoorboekloos rijden en reistijdverkorting. Dat is allemaal prima. Ik ga niet over alle rapporten praten. Ik ga geen kabaal maken over een of ander detail. Wij vinden de lijn gewoon goed.

Wij zijn blij dat wij straks op negentien stations die service- en veiligheidsteams hebben, dat er straks 600 boa's zijn, maar het is toch nog veel te weinig. Wij krijgen allemaal klachten van reizigers en medewerkers over verbaal en lichamelijk geweld, over grof gedrag en intimidatie. Er zijn vrij veel potentiële reizigers die bijvoorbeeld 's avonds niet met het openbaar vervoer, inclusief de trein, durven te gaan. Dat vinden wij onacceptabel. Een aanvullend pakket is daarom nodig. Wij willen een grote inzet voor sociale veiligheid. Als dat extra geld moet kosten, dan heeft dat voor ons prioriteit. Wij vinden het belangrijker dat iedereen zich veiliger voelt in het openbaar vervoer, dan dat wij heel veel geld uitgeven voor nog een keer een minuut reistijdverkorting. Dat is op zich ook prima, maar als wij moeten kiezen, dan moeten wij eerst de veiligheid regelen. Ik heb met een aantal boa's gesproken. Zij zijn heel gemotiveerd en enthousiast voor hun werk, maar zij vinden dat zij enorm gebonden zijn door het feit dat zij alleen voor het spoor wat mogen doen. Zij zeggen: als wij van de trein af komen en zien dat er bij een bus op het stationsplein amok wordt gemaakt, dan kunnen wij niks doen. Als zij van het ene station naar het andere gaan en even de bus pakken, mogen zij niets doen. Zij vragen zich

af waarom zij als boa niet kunnen werken voor al het openbaar vervoer. Dat vind ik eigenlijk een prima suggestie. Ik stel de minister voor om ons idee over te nemen of op zijn minst te onderzoeken of wij niet kunnen overgaan tot één openbaarvervoerplicht voor Nederland. Dat maakt een heel efficiënte werkwijze mogelijk, want deze mensen kunnen van het ene vervoermiddel in het andere overstappen en hun werk voortzetten. Het betekent dat wij een veel grotere groep goed opgeleide boas hebben, waarmee wij ook bij grote evenementen een extra inzet kunnen bieden.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Op zich een aardig idee, maar dan heb je wel veel meer mensen nodig dan er nu zijn. Dat heeft natuurlijk een budgettaire beslag tot gevolg.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb over de centen nagedacht en kom daar nog op. Ik ben overigens blij dat u het idee positief vindt. Wat ons betreft komt er dus één openbaarvervoerplicht voor alle vormen van openbaar vervoer. Het moet dan gaan om een organisatie van NS en de regionale en gemeentelijke vervoerders. Ieder moet meedoen naar gelang omzet en passagierskilometers. Wij denken dat je dan een grote club mensen, meer dan er nu zijn, op de been kunt brengen. Daarmee kunnen wij de veiligheid in het openbaar vervoer aanmerkelijk laten verbeteren. Als dat extra geld kost, heeft het prioriteit boven alle andere verbeteringen in het openbaar vervoer. Dit is dé belangrijkste bottleneck voor mensen om in het openbaar vervoer te stappen. Ik hoor het en weet het uit ervaring. Mijn dochter studeerde in het mooie Maastricht, mijnheer de minister, en durfde op vrijdagavond niet meer naar huis te komen, omdat zij op het laatste stuk werd lastiggevalen door allerlei rotjongens.

Minister **Eurlings**: Het eerste stuk dus niet!

De heer **Aptroot** (VVD): Dat is waar.

De heer **Mastwijk** (CDA): Zou het ook niet een smoes kunnen zijn om niet naar huis te hoeven?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik begrijp dat de kinderen in de familie Mastwijk allemaal smoezen verzinnen, maar in mijn open, liberaal gezin wordt er gewoon normaal gecommuniceerd. Overigens is mijn dochter inmiddels verhuisd en woont zij in hetzelfde dorp als haar ouders. Maar goed, het probleem van de onveiligheid in het openbaar vervoer, bijvoorbeeld voor jonge vrouwen en ouderen, is groot. Wij denken dus echt dat er een ov-politie moet komen. Is de minister bereid om het VVD-voorstel voor een ov-politie te onderzoeken en de Kamer daarover te informeren, wat ons betreft voor 1 maart 2010? Wij begrijpen dat daar een aantal maanden voor nodig is, maar wij willen weten of de minister positief tegenover de gedachte staat en erop terug wil komen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Als ik het goed begrijp, wil de heer Aptroot de bekostiging halen uit een bijdrage van de vervoermaatschappijen. Volgens mij wordt de Spoorwegpolitie nu niet door NS betaald. Daar zou dus iets fundamenteel moeten veranderen.

De heer **Aptroot** (VVD): De bestaande bijdrage is er. Dat is gewoon goed. Je zou aan een extra bijdrage kunnen denken, ook van het Rijk. Kijk, je kunt ergens een boog weghalen en een halve minuut reistijd winnen. Maar wij vinden die ov-politie belangrijker. Als het allebei kan is het mooi, maar als wij moeten kiezen, dan willen wij eerst de sociale veiligheid op orde brengen. De bedrijven, ook de regionale vervoerders, geven geld uit aan extra controleurs en dergelijke. Als je dat allemaal bij elkaar brengt via een fatsoenlijke verdeelsleutel, deels Rijk, deels bedrijven, dan kun je

heel snel een heel goed apparaat hebben waardoor de veiligheid toeneemt.

Het tweede punt dat ik wil bespreken, is de toegankelijkheid voor mensen met een handicap, mensen met een beperkte mobiliteit. Er zijn vier moties breed aangenomen. Drie daarvan gaan over de toegankelijkheid van de stations en de treinen. Die ene over de toiletten hebben wij niet gesteund. De minister wijst de Kamer op de extra kosten van de moties: 90 mln. voor de stations. Daar hoeft hij ons niet op te wijzen, want dat wisten wij al. De minister wijst ons op EU-regelgeving op grond waarvan niet alle treinen in 2030 toegankelijk hoeven te zijn. Dat wisten wij al. Wij hebben niet voor niets met elkaar moties gesteund. Wij willen verder gaan. De minister wil eerst kosten-batenanalyses, hij wil eerst berekenen hoeveel treinreizigers hiermee worden geholpen. Het is misschien bijzonder, maar op dit punt hebben wij geen behoefte aan een kosten-batenanalyse. Wij vinden het gewoon een kwestie van principe, van beschaving, dat mensen met een beperkte mobiliteit, mensen met een handicap, gewoon kunnen meedraaien in de samenleving. Daarvoor is de trein heel belangrijk. Dat hoeven wij dus niet uit te rekenen, dat moeten wij gewoon doen. Met de sociale veiligheid vinden wij dit een prioriteit. Wij vinden het heel gek dat wij überhaupt al nadenken over misschien een miljard voor een twijfelachtige treinverbinding tussen Utrecht en Breda, terwijl wij een paar honderd miljoen niet zouden uitgeven voor de toegankelijkheid. De Kamer is duidelijk geweest: in 2030 moeten alle stations en treinen toegankelijk zijn. En de inzet moet zijn om het eerder voor elkaar te krijgen. Wij willen van de minister de keiharde toezegging dat hij de drie moties uitvoert. Eigenlijk hoort hij ze alle vier uit te voeren, maar die over de toiletten hebben wij, zoals gezegd, niet gesteund. Wij willen vandaag gewoon horen: moties voer ik uit.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. De ChristenUnie heeft gevraagd om een taskforce vitaliteit spoorsector gezien de onrust onder de spooraanneemers. Zij stellen dat er binnen bestaande overlegstructuren wordt gesproken en dat de taakgroep niet onafhankelijk is, omdat de regie nog steeds bij ProRail ligt. Er zou geen concrete opdracht door de minister zijn verstrekt. Ik zou daar graag vandaag duidelijkheid over krijgen. Wat is de stand van zaken? Hoe kan die onafhankelijke taskforce functioneren? De ChristenUnie maakt zich nog steeds zorgen over het spooronderhoud en de andere budgetten voor het spoor. De minister schrijft dat ProRail op koers ligt om in 2009 het volledige reguliere pakket werkzaamheden te realiseren door een groei van 8%. De onderbesteding in 2008 was echter 25%. Klopt het dat het waarschijnlijk is dat er ook dit jaar veel geld op de plank blijft liggen? Ik vraag de minister om grote spoed achter de audit naar de spoorbudgetten. De Kamer moet hierover voor de begrotingsbehandeling worden geïnformeerd. Als projecten om goede redenen vertraagd zijn, zou het goed zijn om het geld aan andere projecten te besteden.

Wij kunnen uren praten over de techniek van ERTMS. U kent mij op dat vlak ...

De **voorzitter**: Nee, nee, alstublieft niet!

De heer **Cramer** (ChristenUnie): ... maar het gaat erom wat je ermee kunt doen. Wordt het spoor met de invoering van ERTMS daadwerkelijk slimmer, sneller en zuiniger? Het valt de ChristenUnie-fractie op dat in de antwoorden van de minister op onze Kamervragen steeds geredeneerd wordt vanuit de vervanging van het systeem en niet vanuit het doel, namelijk die betere benutting. De minister vraagt zelfs of ERTMS wel capaciteitswinst zal opleveren. Ik verwacht echter dat de minister actief stuurt op die capaciteitswinst en die kostenbewaking. Het is mooi dat de minister bereid is om een snel scenario voor de invoering van ERTMS te

onderzoeken. Decisio constateert dat er allerlei gevoeligheden liggen. Ik ben benieuwd welke dat zijn. Er zijn kennislacunes en ik lees allerlei veronderstellingen over hardware en software, maar ik mis een onderbouwing. Ik vraag mij echt af hoe dit mogelijk is na al die jaren van studie. Ik verwacht van de minister dat hij vandaag toezegt dat hij alle partijen een duidelijke opdracht zal geven, waarbij een significante prestatievergroting, zoals gevraagd in mijn motie, tegen fors lagere maatschappelijke kosten centraal komt te staan. Kortom: innovatie in plaats van de huidige focus op systemen.

Wat de reistijdverbetering betreft ben ik buitengewoon verbaasd over het gesteggel tussen de minister en NS over 160 km/u via ATB Code 147, ATBNL of Code Groen. Ik hoop dat dat gesteggel eens een keer ophoudt. Een jaar geleden heeft de minister een vergelijkend onderzoek toegezegd, maar dat is er nog steeds niet. NS krijgt alweer tijd om dingen uit te zoeken waarvan Europa zegt dat het niet de oplossing kan zijn. Daar staat tegenover mijn voorstel van Code Groen, dat ook sneller ingevoerd kan worden. Het mag van Europa en het is ook goedkoper. De minister houdt waarschijnlijk nog 15 mln. over ook. Als gevolg van onze notitie heeft de IVW een rapport opgesteld, waarin wordt aangetoond dat mijn alternatief daadwerkelijk kan. Eigenlijk heeft het mij een beetje verbaasd dat de spoorsector zelf nooit met dit alternatief is gekomen.

Het rapport wekt bij mij ook brede zorg over de aansturing van de spoorsector. Ten eerste worden de risico's benoemd waarbij een gemotiveerde inventarisatie van de kans op optreden geheel ontbreekt. Mijn inschatting is dat die kans nul is. Ten tweede wordt het belangrijkste veiligheidsrisico totaal niet genoemd, namelijk het risico op een tijdelijke snelheidsbeperking. Ten derde vind ik het vreemd dat de IVW allerlei uitspraken doet over de technische en economische haalbaarheid. Volgens mij is dat niet de wettelijke taak van de inspectie. Zou je dat niet door een andere partij moeten laten onderzoeken, zodat de inspectie zich kan beperken tot onafhankelijk toezicht? Ik ben dus een beetje bang dat er een fout zit in de verdeling van de verantwoordelijkheden tussen ministerie, ProRail, NS en IVW.

Ik heb gehoord dat het inhaalspoor bij Beilen niet doorgaat door verzet van de goederenvervoerders. Wat gebeurt er met het geld dat hiervoor was gereserveerd?

Ik had gehoopt dat de vertraging met Maarheeze eenmalig was, maar nu is Veendam weer vertraagd. En ook station Westervoort duurt al jaren. Wat gaat hieraan worden gedaan?

De minister kondigt aan, nog dit jaar met een beleidskader transferpunten te komen voor verbetering van de regionale knooppunten in het goederenvervoer. Al jaren worden kansrijke overslaglocaties gesloten.

De **voorzitter**: Mijnheer Cramer, wij hebben gisteren in de procedurevergadering besloten om het goederenvervoer van de agenda af te voeren.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Wat jammer, want dit is zo'n mooi punt. De minister gaf in het debat over grensoverschrijdend spoor twee argumenten om station Eijsden gesloten te houden: de regio staat er achter en er is geen aanleiding om te twijfelen aan het onderzoek van Arcadis. Het draagvlak in de regio is inmiddels niet meer eensgezind. De gemeenteraad van Eijsden wil het station openen. Juist over de onderbouwing van Arcadis zijn door mijn collega Anker vragen gesteld die nog niet beantwoord zijn. Daarom herhaal ik die vandaag. Ik lees veel over kosten, maar weinig over baten. De minister stelt dat een oplossing voor Eijsden 8 mln. kost, maar ik heb gehoord dat er een oplossing is die minder dan 1 mln. kost. Arcadis concludeert dat er maar een potentieel is van 368 reizigers. Waar komen dan de 522 reizigers uit 2006 vandaan?

De provincies Groningen en Drenthe zijn vlak voor de zomer gekomen met een nieuw compromis, waarbij Groningen zijn snelle intercity's krijgt, maar waarbij Hoogeveen één keer per uur een intercitystop behoudt. Wat is de reactie van de minister op dit indringend appel vanuit het Noorden?

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Ik begin met de sociale veiligheid op het spoor. Daarbij lijken wij op de goede weg te zijn. NS is goed bezig met de service- en veiligheidsteams. Het gaat misschien wat trager dan wij met zijn allen hadden gehoopt, maar er is goed overleg tussen NS en bonden over de aanpak. Veiligheid is mensenwerk. Motivatie en goede training in de omgang met agressie zijn essentieel. De minister is tevreden, maar zijn er afrekenbare doelen gesteld? Bij het op tijd rijden kennen wij de punctualiteitscijfers. Ik kan het mij voorstellen dat er afspraken zijn gemaakt over de doelen bij sociale veiligheid. Dit klemt te meer omdat wij met z'n allen hopen dat er straks meer reizigers per spoor gaan. Dan wordt het drukker en is er wellicht meer aanleiding voor onmin en agressie. Wat het CDA betreft is de concessie op dit punt veel te ruim geformuleerd: NS heeft een zorgplicht voor sociale veiligheid. Daar kun je net zoveel mee als helemaal niks. Graag wat meer toespitsen. Met de sociale veiligheid in het stads- en streekvervoer gaat het minder goed, met als triest dieptepunt de situatie in Breukelen van twee weken terug. Er zijn mensen die zeggen dat het allemaal wordt uitvergroet, maar het aantal incidenten is nog steeds te groot. Daarom vind ik het idee van de heer Aptroot goed. Als de gelegenheid zich voordoet, praat ik ook graag met conducteurs en boa's over hoe het gaat. En ik hoor dezelfde berichten. Het zou natuurlijk prachtig zijn als wij de kennis en kunde van die boa's op meer terreinen kunnen inzetten. Ik weet wel dat er dan onmiddellijk een discussie komt over de betaling en de budgetten, maar daar wil ik nu helemaal niet over praten. Ik vind het een goed idee, dat de minister moet uitwerken. Dan kunnen wij ook een slag maken naar wat meer sociale veiligheid in het stads- en streekvervoer, want ik heb het idee dat het nu op het spoor wat beter of wat minder slecht gaat. Ik kom op de MKBA rond ERTMS. Dat schiet niet erg op. Er is een bureau ingehuurd met de fraaie naam Decisio, maar ik stel vast dat dat voornamelijk heeft geleid tot «non-decisio». Een belangrijke constatering van Decisio is «dat er nog een groot aantal onzekerheden is, zowel over de kosten als over de baten». Die conclusie is voor mij net zoveel waard als: water is nat en de paus is rooms. Wat ons betreft zit de minister ProRail en Decisio eens flink achter de voddens, want het duurt allemaal veel te lang. Ik had gedacht dat hij het zelf zou doen, maar nu breng ik dat idee van de heer Cramer over het uitgesteld remmen naar voren. Ook op dit punt bemerk ik weer die angstige, afhoudende houding van ProRail: complex, duur, ingewikkeld, onzekerheden over reistijdwinst enz. Ik zou zeggen: ga dat nou gewoon eens proberen op Utrecht-Den Bosch. Gaande de weg blijkt de weg.

Alle collega's hebben al het nodige over de toegankelijkheid gezegd. In de brief van de minister staat dat er eind 2030 nog een beperkt aantal treinen niet toegankelijk is. De laatste zin van dezelfde alinea in de brief noemt een bedrag tussen 500 mln. en 1 mld. En dat voor een beperkt aantal treinen. Hoe verhouden deze zaken zich tot elkaar?

Er leek consensus in de regio rond Maarheeze, maar er lijken wat scheurtjes te ontstaan. Terecht wees de heer Roemer op de buslijn die straks verdwijnt. Ik weet dat lang niet iedereen daarvoor applaudisseert. Ik vraag de minister om de signalen uit de regio goed te blijven wegen en in de gaten te blijven houden of wij nog op het goede spoor zitten.

Je kunt je afvragen wat de waarde is van acht minuten mogelijke reistijdwinst tussen Zwolle en Groningen. Volgens NS zitten daar nogal grote financiële consequenties aan vast. Wij kunnen dat niet controleren. Je kunt ook praten over bochtafsnijdingen, maar dat is ook niet helemaal gratis en voor niks. Wat zijn de afwegingen van de minister geweest om

die acht minuten tussen Groningen en Zwolle te laten liggen? Wat is de reistijdwinst inclusief kosten en baten van zo'n bochtafsnijding? Mij bereiken signalen dat tussen Alkmaar en Castricum het aantal suïcidegevallen sterk is toegenomen. Is de minister bereid om bij ProRail na te gaan of hier iets aan gedaan kan worden?

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik begin met de beantwoording van de vragen over veiligheid. Wat is de stand van zaken per 1 september van dit jaar? 524 fte's zijn volledig bevoegd en voor 100% inzetbaar. Dat zijn de boa's met geweldsbevoegdheid: boa-gb. 63 fte's zijn op dit moment in opleiding of hebben de opleiding net afgerond en staan op het punt om beëdigd te worden. Die komen er dus snel bij. Vervolgens hebben wij nog 56 fte's volledig beschikbaar voor service- en veiligheidsteams. Dat zijn geen boa-gb's. De totale formatie komt daarmee op 643 fte's. Dat is meer dan de 600 die eerder door NS als doel zijn gesteld. Dat aantal bestond uit 546 fte's voor de reguliere service- en veiligheidsteams en 54 fte's voor het zogenaamde landelijk opererende team. Wij zitten daar op dit moment dus boven. Dat wil niet zeggen dat wij er zijn; wij moeten waakzaam blijven. De ervaring leert dat er medewerkers zijn die, nadat zij gewerkt hebben in service- en veiligheidsteams, op een gegeven moment weer hun oude werk als conducteur oppakken. Er is dus ook een uitstroom, niet alleen qua pensionering. Het hoeft niet te leiden tot een onderbezetting van de service- en veiligheidsteams, maar wij moeten dit goed in de gaten houden. Kan ik toezeggen dat alle teams eind 2009 op volle sterkte zijn? Dat is niet gemakkelijk, want het landelijk team, dat nog geformeerd moet worden, zal naar verwachting pas in het tweede kwartaal van 2010 volledig operationeel zijn. Het landelijk team is een aanvulling op het eerdere aantal 546 fte's. NS gaat vol door met het werven van mensen. Het aantal vertrekkende mensen moet in ieder geval worden gecompenseerd. De teams moeten zo snel mogelijk en blijvend gevuld worden. De eisen aan de boa's zijn hoog. Niet iedereen komt door de selectie heen. Dat moeten wij natuurlijk prima vinden. Wij moeten geen boa's hebben die hun beheersing niet op een voldoende peil hebben. Reageren wij pas als er een incident is? Nee, wij doen meer dan reageren op incidenten. Wij spreken met NS in het kader van het vervoerplan nadrukkelijk afrekenbare doelen af. Meten is weten, ook hier. Voor 2009 hebben wij voor sociale veiligheid het klantoordeel veiligheid van 76% afgesproken. Daarop zullen wij controleren. Als het niet wordt gehaald, zullen wij NS daarop aanspreken. Dat lijkt mij belangrijk. Het gaat niet alleen om de input, het aantal fte's, maar ook om de output: de ervaring van veiligheid door de klant. Als de veiligheid niet op orde is, dan kan de trein gewoon niet concurrerend zijn voor de auto. Dan zullen mensen toch heel vaak de veilige omgeving van hun automobiel verkiezen. Gevoelsmatig is die auto sowieso vaak een verlengstuk van de eigen woning. Hoe geven wij meer handen en voeten aan de service- en veiligheidsteams? NS is er goed in geslaagd om tegen de maatschappelijke ontwikkeling in – dat mag ook wel een keer gezegd worden – de sociale veiligheid in de trein en op stations te verbeteren. Het beeld dringt zich op dat de veiligheid van treinen en stations relatief op een hoog niveau staat, dat het daar beter gaat dan in andere gedeeltes van het openbaar vervoer. NS vult de zorgplicht voor sociale veiligheid goed in. Er wordt meer dan 45 mln. per jaar in sociale veiligheid geïnvesteerd. De outputgestuurde filosofie, waarbij wij niet zozeer op allemaal concrete maatregelen sturen, als wel gewoon op het klantoordeel, lijkt mij goed. Het is nooit zwart-wit. Wij hebben dus wel uit-en-te-na gediscussieerd over het aantal fte's, hetgeen nog opspeelde in het verkeer met de bonden. Dat blijven wij doen: wij houden de vinger aan de pols, de wervingsacties gaan verder. Op 14 september jongstleden is het advies van de Taskforce Veilig Openbaar Vervoer van de heer Vreeman aangeboden. Dit is geen wetenschap-

pelijk onderzoek, maar het geeft wel heel goed aan hoe het is gesteld met de sociale veiligheid in het ov. Bij NS is de sociale veiligheid nadrukkelijk verbeterd, maar in andere gedeeltes van het ov is de ontwikkeling minder positief. Daar komt bij dat er in de afgelopen periode ernstige incidenten zijn geweest die niet getolereerd mogen worden. Ik heb eerder gezegd dat het aantal incidenten afneemt, maar dat de ernst van sommige incidenten toeneemt. Ik vind het echt onbestaanbaar dat als een conducteur buiten dienst een opmerking maakt tegen iemand die middenin de trein staat te urineren, hij vervolgens totaal gemolesteerd in het ziekenhuis belandt. Zulk soort dingen is echt niet te tolereren; het is walgelijk. In het advies zijn zestien maatregelen opgenomen die uitgewerkt moeten worden. Met deze maatregelen wordt getracht om het aantal incidenten in het openbaar vervoer, met name in het streekvervoer, te verminderen.

Ik noem een aantal maatregelen. Er wordt een basisnorm voor sociale veiligheid in de concessies opgenomen. Ik vind het een belangrijke toevoeging dat ook de decentrale concessieverlener in de concessie prestatieafspraken op dit vlak met de vervoerder maakt. Het menselijk toezicht in het streekvervoer zal worden uitgebreid door de inzet van veiligheidsteams in notoire probleemgebieden. Daarnaast zal het camera-toezicht op probleemlijnen in het streekvervoer worden verbeterd en uitgebreid.

Het advies is op 14 september gepresenteerd en de maatregelen moeten nog verder worden uitgewerkt. Op dit moment zitten wij dus in de uitwerkingsfase, die niet al te lang moet gaan duren. Omdat de uitwerking nog plaatsvindt, zijn er nog geen budgetten gevoteerd. Het betreft deels de verantwoordelijkheid van BZK. In de verdere uitwerking zullen alle betrokken partijen aan bod komen. Er zal worden afgesproken wie welke eventuele meerkosten gaat dragen. NS investeert, zoals gezegd, 45 mln. Eén politie voor het openbaar vervoer betreft formeel het beleidsterrein van de collega van BZK. Wat ik de Kamer kan toezeggen, is dat ik het punt nadrukkelijk onder de aandacht van de taskforce en mijn ambtgenoot van BZK zal brengen. Het wordt dus een onderdeel van de verdere afwegingen die daar plaatsvinden. Het kabinet zal de Kamer daarover nader informeren, naar ik aanneem bij monde van de minister van BZK.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik vind het opvallend dat de minister zo benadrukt dat er ook mensen uit de service- en veiligheidsteams vertrekken.

Minister **Eurlings**: Het is een menselijk fenomeen dat mensen op een gegeven moment weer wat anders gaan doen. Dat geldt zelfs voor ministers. Alles is tijdelijk. Mensen die zich aanmelden, moeten echt van goede kwaliteit zijn. Maar je kunt niet uitsluiten dat ze op een gegeven moment zeggen: ik ben weer toe aan het gewone conducteurswerk. Wij zijn er dus niet met een hoger dan afgesproken aantal. Wij zullen dus moeten blijven werven. De selectie-eisen zijn terecht streng. Je zult echt je best moeten doen om iedere keer weer in de samenleving de goede mensen te zoeken. Anders zak je vanuit een relatief goede positie weer langzaam weg. Vandaar dat ik dit met zoveel nadruk heb gezegd. Ik merk echt dat alles op alles wordt gezet om de kans optimaal te maken dat het qua output goed blijft functioneren. Ik hou de Kamer daar graag van op de hoogte.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik ben tevreden met de toezegging dat het idee van één ov-politie onder de aandacht wordt gebracht van de taskforce en de minister van BZK. Ik vraag deze minister of hij ons voor 1 maart 2010 wil informeren over de voortgang. De voorgestelde procedure maakt het kansrijker, zeker omdat ChristenUnie en CDA het idee steunen.

De heer **Roemer** (SP): Ik deel de analyse van de minister dat de service- en veiligheidsteams goed werk kunnen verrichten. Terecht zegt hij dat sommige mensen weer terug willen. Op enig moment moeten wij

misschien gaan nadenken over de vraag of gewone conducteurs toch weer kunnen worden opgeleid voor een boa-bevoegdheid. Wij hebben eerder besloten om te beginnen met die service- en veiligheidsteams. Soms zijn er incidenten op lijnen waar je dat niet verwacht. Conducteurs kunnen dan maar heel weinig doen. Lang niet alle conducteurs zijn ervoor geschikt, maar er zijn conducteurs die deze bevoegdheid best zouden willen krijgen. Zij willen de opleiding doen, maar haken af omdat zij niet de hele tijd in zo'n team willen zitten. Als de teams dadelijk vol zijn, kan dit een vervolgstap worden.

**Minister Eurlings:** Er worden hoge eisen gesteld. Niet alle conducteurs zijn geschikt voor de boa-bevoegdheid. De mensen moeten een goed gevoel hebben als zij 's avonds laat na een dag werken op de bank zitten. Binnen de populatie van conducteurs wordt bekeken welke mensen gemotiveerd en geschikt (kunnen) zijn om in zo'n service- en veiligheidsteam te opereren. De heer Roemer voegt nog iets toe: hij wil eigenlijk twee categorieën conducteurs. Als een soort service- en veiligheidsteam-light zouden er extra opgeleide mensen zijn die iets meer kunnen. Dat klinkt sympathiek, maar het is wel complex. Je moet dan juridisch vastleggen wat zo iemand wel en niet mag. Wie geeft de eerste duw? Over dat soort dingen kan het in ons land gaan. Ik wil het best wel bekijken, ik wil best aan NS voorleggen of het bedrijf hiertoe mogelijkheden ziet. Bij het scenario van een volledige bevoegdheid en een beperkte inzetbaarheid dringt zich de vraag op naar de kosten en baten van de investering. Kan dat geld niet beter worden ingezet voor mensen die volledig voor de veiligheid ter beschikking komen? Als je een beperkt aantal mensen kunt opleiden, moet je ervoor zorgen dat ze 100% van hun tijd met veiligheid bezig kunnen zijn. Ik wil er graag nog eens naar kijken. Ik zal het aan NS voorleggen of men mogelijkheden ziet om mensen parttime in de veiligheid in te schakelen. Het past niet in het concept dat tot nu toe is afgesproken. Met de zware opleidingseisen kan ik mij voorstellen dat men het geld liever inzet voor mensen die 100% met de veiligheid bezig zijn.

**De heer Roemer (SP):** Veel machinisten hadden indertijd moeite met het rondje om de kerk. Iets dergelijks geldt voor mensen die op zich best geïnteresseerd zijn om als boa op te treden. Heel veel conducteurs willen geen boa-bevoegdheid. Er zijn er ook voor wie het gewoon niet geschikt is. Maar er zijn ook mensen die conducteur willen blijven, maar die zeker geschikt zijn. Leidt die mensen gewoon op. Zij kunnen heel goed werk doen op lijnen waar je het niet verwacht, maar waar toch soms opgetreden moet worden. Het is een enorme impuls voor een betere veiligheid. Ik snap dat het niet in de eerdere afspraken past, maar het kan een heel gezonde vervolgstap zijn.

**Minister Eurlings:** Ik snap u, maar de eerste uitdaging is het goed gevuld krijgen en structureel gevuld houden van de service- en veiligheidsteams. Ik heb al gezegd dat het werven niet meevalt. Het moeten echt heel geschikte mensen zijn. De wervingsacties moeten continu doorgaan. Als dat goed functioneert, wil ik best aan NS voorleggen of zij deze vervolgslog kunnen maken. Nogmaals, het is ook een kwestie van kosten en baten. Er is mij net gevraagd om de Kamer rond maart te berichten over de mogelijkheid van een ov-politie. Ik zal daarin meenemen de vraag of er mogelijkheden zijn om een grotere groep conducteurs deze opleiding te geven.

Ik wil NS een pluim geven omdat het bedrijf de veiligheid samen met de bonden heel goed heeft opgepakt. Met een stevige eigen investering heeft het bedrijf meer fte's gerealiseerd dan gepland. Dat vind ik klasse.

**De heer Mastwijk (CDA):** Ik heb het idee van de heer Aptroot omarmd. Het moet natuurlijk niet sterven in schoonheid. De minister wijst op de

formele kant, maar de brief die in maart komt mag niet beginnen met: het kan niet, want er zijn de volgende problemen. Nee, die brief moet beginnen met: wij gaan het doen en wij gaan de volgende problemen oplossen. Er moet dus wel aan gewerkt worden. Die boa's willen best hun kennis en kunde inzetten in de bus terug naar hun woning.

Minister **Eurlings**: Ik heb toegezegd dat hier serieus naar gekeken zal worden door de taskforce. Ik zeg nadrukkelijk niet dat wij gaan zoeken naar redenen om het af te schieten. Tegelijkertijd zou het ook wat kort door de bocht zijn als ik zou zeggen dat het hoe dan ook gaat gebeuren. Ik kan niet overzien wat de complicaties zijn. Dat er voordelen zijn, kan ik mij zomaar voorstellen, maar het moet wel tegenover elkaar worden gezet. Als ik iets in die taskforce ervaren heb, dan is het dat alle betrokkenen echt bezig zijn met te bekijken op welke manier de veiligheid naar een hoger niveau kan. De zaken die gebeurd zijn, gaan mensen door merg en been. Wij kijken constructief en positief naar het idee, maar wij zullen die inhoudelijke afwegingen wel moeten maken. De grondhouding is positief.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik loop hier al wat jaren rond en er zijn altijd lieden die onmiddellijk massa's leeuwen en beren op het spoor zien. Daar moeten wij eens een keer langs of doorheen. Dat moet een keer anders.

Minister **Eurlings**: Beren op het spoor is niet goed voor onze 5%-doelstelling. Ik zeg de heer Mastwijk toe dat ik – ik neem zomaar aan dat dat ook geldt voor de collega van BZK – het idee met een positieve grondhouding zal bekijken. Als wij zouden ervaren dat sommige partijen in het spel om niet-inhoudelijke redenen het zouden willen afhouden, dan zullen wij enige tegendruk uitoefenen. Nogmaals, ik kan op dit moment het geheel niet overzien. Stel je voor dat het betekent dat de inzetbaarheid op het spoor geweldig zou terugvallen. Dan hebben wij een probleem. De MKBA inzake ERTMS zal eind 2009 zijn afgerond. Het kan niet eerder omdat pas rond de jaarwisseling betrouwbare inschattingen kunnen worden gegeven van de mogelijke baten. Het beeld dat bij ERTMS naar techniek alleen als een doel zou worden gekeken, is onjuist. Als je een kosten-batenanalyse maakt, moet je die baten kunnen inschatten. Baten zijn bijvoorbeeld capaciteitswinst. Daar doe je het voor. Mij interesseert het echt niet zoveel welk soort kastje er in een tunnel of een trein hangt. Als het maar werkt, als het maar voordelen biedt. Die voordelen moeten nadrukkelijk naar voren komen. Capaciteitsbaten zijn voor ons essentieel en van doorslaggevend belang voor de grondhouding die ik zelf inneem inzake extra financiële bijdragen voor het ombouwen naar ERTMS. Het gaat mij er ook om wat ik ervoor terugkrijg. Wat levert het op qua reizigerspotentieel? NS verlangt dat ik 100% van de materieelombouw-kosten draag. Daarbij gaat het volgens NS om een slordige 200 mln. tot 250 mln. Dat is geen klein bier. Denk aan het interessante debat bij de algemene politieke beschouwingen en de bezuinigingen die daarbij over tafel gingen. Meer dan ooit worden de extra uitgaves in de gaten gehouden. Het groot bier is er niet kleiner op geworden! Er wordt al zoveel jaren over ERTMS gepraat. De paar maanden tot de MKBA klaar is, kunnen wij er nog wel bij hebben. Met de HSL-Zuid zijn dankzij ERTMS hogere snelheden en interoperabiliteit haalbaar. Ik zou willen zeggen: ten langen leste, want het heeft even geduurd. Bij de Betuweroute gaan wij die interoperabiliteit ook bereiken als de andere landen op de corridor Rotterdam-Genua ERTMS gaan installeren. Dit hebben wij in juni in Genua met elkaar afgesproken. De spoorsector heeft in de implementatiestrategie verder aangegeven dat dankzij ERTMS de capaciteit groter kan worden en de reistijden korter. Gaan wij de reistijd versnellen met ERTMS of met oude technieken? De Kamer zegt met mij dat wij wel gek zouden zijn als wij het dure ERTMS kiezen voor één corridor, terwijl wij er misschien wel vier met een oude techniek kunnen doen. Dat is precies de

afweging die wij nog moeten maken. De MKBA zal daarop een antwoord moeten geven. De heer Roemer zei het al: ERTMS is een middel. Om een middel goed te kunnen beoordelen heb je niet alleen kosteninzichten nodig, maar ook inzicht in de baten. Het is ook daarom dat ik die MKBA zo van belang vind.

Wat zijn de gevoeligheden waar Decisio naar verwijst? In de brief van 12 december vorig jaar heb ik aangegeven dat NS verlangt dat de belastingbetaler de volledige kosten van de materieelombouw ad 200 mln. à 250 mln. betaalt. Ik kan niet zomaar met dit soort bedragen instemmen. Van de minister van Financiën mag dat ook niet, en het is maar goed ook dat er zo'n check op zit. Ik wil van die MKBA echt weten wat wij voor die investering terugkrijgen.

Wat zijn de kennislacunes over ERTMS? Dat heeft vooral betrekking op de mate waarin ERTMS in de praktijk op drukbereden trajecten en met een intensief bereden emplacement capaciteits- en reisvoordelen kan opleveren. Er is nog maar weinig ervaring hoe dat in de praktijk precies tot meerwaarde komt. Het gaat niet zozeer om het ontbreken van kennis van het systeem, als wel om het ontbreken van bruikbare ervaringsgegevens. Wat levert het in de dagelijkse praktijk echt op?

Er zijn vragen gesteld over het uitgesteld remmen op Utrecht-Den Bosch. Uitgesteld remmen kan alleen met ERTMS of met ATB nieuwe generatie. Op Utrecht-Den Bosch ligt er op dit moment de gewone automatische treinbeïnvloeding. ProRail onderzoekt de capaciteitswinst die op Utrecht-Den Bosch is te boeken. Het afgeronde onderzoek verwachten wij in het eerste kwartaal 2010. Daarvoor zullen wij linksom of rechtsom een technologiesprong moeten maken.

Ik kom op het vergelijkend onderzoek rond de 160 km/u. Ik heb het inspectierapport hierover naar de Kamer gestuurd. ATBNL, ATB Code Groen is bekeken. Er is een brief naar NS gestuurd. De brief van de spoorsector heeft aangegeven dat er een gezamenlijke voorkeur is voor ATB Code 147. Ik had liever gezien dat dit veel eerder beslecht was. Wij zijn er nu nog niet, maar in de brief heb ik uitgebreid beschreven hoe het is gegaan. In eerdere debatten heb ik aangegeven dat wij de sector wel nodig hebben. Ik heb gepusht, ik heb een wortel voorgehouden, ik heb die wortel vergroot, en toen zei men: als die wortel zo groot wordt, dan doen wij het liever op een andere manier. Ik heb vrij gedetailleerd beschreven hoe het proces is verlopen. Laten wij nu maar hopen dat wij snel de reistijdwinst kunnen boeken.

De spoorsector, inclusief NS, heeft schriftelijk aangegeven de voorkeur te hebben voor ATB Code 147. Op advies van de spoorsector heb ik gevraagd om een plan van aanpak binnen strikte voorwaarden, niet alleen van geld, maar ook echt van tijd. Het wordt tijd, zou ik zeggen. Maart 2010 moet ik het uiterlijk hebben. Ik hoop dat wij dan kunnen doorpakken. Hoe zit het met het inspectieonderzoek naar die ATB Code Groen? Is de inspectie er ten onrechte negatief over? Had het niet veel beter gekund? Dat beeld is niet correct. De inspectie concludeert in haar rapportage nadrukkelijk dat ATB Code Groen onder bepaalde voorwaarden en met bepaalde beheersingsmaatregelen veilig is. Men is er in die zin dus niet negatief over. Kamerleden die de code genoemd hebben, hebben in die zin een punt. Bovendien constateert de inspectie in haar rapportage dat NS verwacht dat de benodigde tijd voor ontwikkeling, onderzoek en vrijgave lang zal zijn en dat er nog enige onduidelijkheid is over de financiële consequenties. Hoe het ook zij, hoe je dit ook waardeert, wij kunnen er niet omheen dat het voor een snelle implementatie van 160 km/u van belang is dat de spoorsector achter een technologiesprong staat. Wij hebben de sector namelijk nodig. Passagiers- en goederenvervoerders moeten gezamenlijk optrekken. Daarom is het niet onbeduidend dat de spoorsector, inclusief NS, unaniem heeft aangegeven gezamenlijk de voorkeur te hebben voor ATB Code 147. Op basis daarvan heb ik een plan van aanpak aangevraagd. Ik heb het meedenken van de Kamer zeer

gewaardeerd, maar ik heb zelf geen enkele voorkeur voor de ene boven de andere, zolang wij maar zo snel als het kan 160 km/u rijden op zo veel mogelijk trajecten. Dat is waar het mij om gaat. Dat is de kwaliteitsverbetering waar wij met z'n allen voor staan. Als er op dit moment eenduidigheid in de spoorsector is en men koerst op ATB Code 147, dan moeten wij proberen om dat zo snel mogelijk te implementeren. Dan hebben wij ten minste die reistijdwinst te pakken. Waarom wil de spoorsector Code Groen niet? Men is bang voor een lange doorlooptijd, waarbij met name het draagvlak onder vervoerders een rol speelt. Daarnaast ziet men op tegen de procedures rond veiligheid en machinisten. De werkwijze voor machinisten wordt op verschillende baanvakken verschillend, en daar hikt men tegenaan. Wij kunnen daar heel veel van vinden, wij kunnen denken dat het allemaal wel meevalt, wij kunnen denken: kom op vervoerders, hup, hup, hup. Maar zo wordt het nu eenmaal ervaren. Alles afwegend gaat men unaniem voor Code 147. Als men nu schouder aan schouder staat, is dat in elk geval winst van de discussie die wij met elkaar hebben gevoerd. Ik zou zeggen: nu ook volle vaart vooruit, op naar de 160 km/u.

Wanneer krijgen wij 200 km/u op Amsterdam-Utrecht? In een brief van juli vorig jaar heb ik dat toegelicht. De twee buitenste sporen zijn voorbereid op 200 km/u, maar wij kunnen dat pas doen als er 25 kV-bovenleidingsspanning is. Dit is conform het tracébesluit van 1995. Wij beginnen met 160 km/u vanaf 2010.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De minister zegt terecht dat je goed naar ERTMS moet kijken en dat je niet zomaar vandaag of morgen een beslissing kunt nemen. Maar wij praten hier al wel een hele poos over. Het belangrijkste perspectief dat wij met elkaar hebben, is dat ERTMS uiteindelijk wel het Europese doel is in het kader van de interoperabiliteit. Ik snap dat de minister een aantal zaken goed in de gaten wil houden. In mijn termijn heb ik gesproken over kennislacunes. Het grootste probleem is dat men op technisch niveau niet wil erkennen dat men ongelijk heeft als het gaat over de benutting van bepaalde levels. Ik wil niet treden in de ruzie over de havenspoorlijn en level 1 en level 2. Volgens mij moeten er een paar mensen door een sleutelgat gewrongen worden als het gaat om de vraag wie er gelijk heeft. Er zal een beslissing moeten worden genomen over de keuze die gemaakt wordt. Als je dat aan de industrie of aan ProRail overlaat, dan kan het nog wel eens heel lang duren. De minister moet de partijen met een duidelijke instructie wegzetten. Wat de reistijdverbetering betreft kan ik niet zo goed uit de voeten met het antwoord van de minister. Hij geeft aan dat NS nog onderzoek doet en dat NS het eigenlijk niet wil. Ik meen echter dat niet NS, maar de minister de baas over de spoorwegen is. Natuurlijk is draagvlak een belangrijk punt, maar Code Groen geeft aan dat het sneller en goedkoper kan. Bovendien mag het van Europa. En dat geldt niet voor Code 147. Ik deel de analyse van de minister volstrekt niet dat Code Groen nog wel eens een langere twijfeltijd kan hebben. Misschien zitten er dan wel andere belangen achter van de vervoersector, maar ik blijf erbij dat de minister een beslissing kan nemen over wat nodig is. De minister gaat over de bestedingen. Volgens mij is Code Groen geen technologiesprong, maar een kwestie van gebruikmaken van beschikbare techniek.

De heer **Roemer** (SP): De benadering van de minister inzake de invoering van ERTMS begin ik al een heel eind te delen. Ik vind dat een enorm verschil met een jaar geleden toen wij ook over dit onderwerp spraken. Ik ben zeer content met de manier waarop de minister er nu naar kijkt. Wij komen al een heel stuk naar elkaar toe. Ik deel wel de zorg van de heer Cramer dat het allemaal erg lang duurt. Er wordt al heel erg lang gestoeid en gesteggeld over de ombouw. Bij het goederenvervoer ging het redelijk snel – 50%, eruit, ombouwen, klaar – maar nu blijven wij maar steggelen.

Moet het 50% of 100% zijn? Het schiet maar niet op. NS, Kamer en minister weten dat ze uiteindelijk allemaal omgebouwd moeten worden. Wij moeten nu de slag maken willen wij 2012 klaar zijn om op meerdere trajecten überhaupt met ERTMS te rijden. Linksom of rechtsom moet een knoop worden doorgehakt. Desnoods maakt de minister van het superdividend maar 2,1 mld. en betaalt hij het vervolgens helemaal. Het is mij om het even: dan is het namelijk nog 50% netto. Dat zou een slimme truc kunnen zijn. De minister moet ervoor zorgen dat wij morgen beginnen met de ombouw, want het is verschrikkelijk hard nodig. Wat de reistijdversnelling betreft deel ik de visie van de heer Cramer. Vergelijkend onderzoek is er nooit geweest. De minister heeft wel informatie gestuurd, de minister heeft wel de mening van partijen weergegeven, maar de Kamer wil kengetallen hebben en wil een eigenstandige beslissing kunnen nemen over wat zij met het geld wil doen. Natuurlijk is de mening van de sector van belang, maar de Kamer is absoluut in staat om een eigen afweging te maken. De motie is volgens de SP nog steeds niet uitgevoerd. Wij hopen dat de minister het vergelijkend onderzoek met kengetallen snel naar de Kamer wil sturen.

**Minister Eurlings:** Dan kom ik te spreken over ERTMS. Wij kijken daar echt serieus naar. Ik ben het met iedereen eens: het is het systeem van de toekomst. Daarover is geen twijfel. Er is lang sprake geweest van niet zozeer technische problematieken als wel van vraagstukken in de zin van de technische definiëring; door de commissie waren bepaalde zaken wellicht te weinig helder vastgesteld. In ieder geval zag je dat verschillende producenten op een wat andere manier met de ruimte omgingen die de technische definitie boden. Dat heeft tot problemen geleid. Het feit dat ik misschien iets minder negatief of iets positiever ben dan anderhalf jaar geleden is er ook in gelegen dat je ziet dat er op dit terrein ontwikkelingen beginnen plaats te vinden en dat het probleem ruiterlijk is erkend. De hsl begint te rijden maar in Europa zie je ook dat op dit vlak echt wordt ervaren dat het zo niet kan en dat wij moeten convergeren. Ik was maandagavond even kort in Stockholm. Daar sprak ik de nieuwe voorzitter van de TRAN-commissie in het Europees Parlement en waarop ik zo-even duidde was ook de kern van zijn verhaal. Niet alleen het internationaal spoor heeft dit nodig, het is ook nodig voor de geloofwaardigheid van Europa als een bestuurslaag die echt grenzen kan slechten. Waar het tevens mega-investeringen betreft is het mijns inziens tegelijkertijd van belang dat wij de baten in beeld hebben. Dat beeld komt rond de jaarwisseling.

Er is hier gezegd: pak maar wat extra superdividend. Hoewel mij dat als minister niet gek in de oren klinkt, ben ik bang dat dan de kostprijs die de NS doorgeeft geen 200 mln. meer is maar ineens 400 mln. wordt. Men is daar natuurlijk ook niet op het achterhoofd gevallen. Dus wij zitten met een discussie die, hoe je het ook wendt of keert, waarschijnlijk niet zonder een injectie van belastinggeld gepaard zal zijn. Vandaar dat ik het goed vind dat wij de baten de komende maanden nader in beeld krijgen. Ik zit er dus open in en ik ga ervan uit dat wij er met elkaar snel over komen te spreken. Als wij echt grote winsten kunnen boeken, bijvoorbeeld qua capaciteit, dan kan dat misschien ook weer leiden – dat is een beetje wishful thinking – tot iets minder investeren in extra rails. Als het echt heel veel meer mogelijk maakt voor bestaand spoor, dan kan je al snel tot de conclusie komen dat het een relatief goede investering is. Maar het moet wel inhoudelijk worden bewezen.

De heer **Aptroot** (VVD): Vindt de minister het niet heel positief dat de SP er nu voor pleit dat het bedrijf meer winst moet maken en meer dividend aan aandeelhouders moet uitkeren? Dat is echt een ommekeer.

**Minister Eurlings:** Inderdaad, mijnheer Aptroot, dat is een mooie constatering. Ik vind het toch heel apart dat je een spoorproduct hebt waarover de klanttevredenheid op een historisch niveau zit en waarbij wij een van de topdrielanden zijn in de wereld qua dichtberedenheid van het net en waarbij wij ook qua punctualiteit in de top zitten. Het is goed om te zien dat er zoveel middelen gegenereerd worden. Er zijn weinig andere landen in Europa die er zo voor staan.

Dan de discussie over de 160 km/u. Ik heb toegezegd een nader onderzoek naar de mogelijkheden van ATB Code Groen als alternatief, naar de bijdrage van ATBNL, naar de reductie van STS-passages en naar nog een aantal andere zaken. Er is niet zoveel discussie over de vraag wat nu precies de kosten zijn van een en ander. De kernvraag is of reistijdversnelling moet worden bereikt met ERTMS – dan heb je het geld uitgegeven voor één tracé – of dat er een goedkoper alternatief is met andere technieken waardoor we voor hetzelfde geld misschien wel vier tracés op 160 km/u kunnen krijgen. Zoals ik ook van de Kamer heb begrepen, was eigenlijk alles erop gericht om, linksom of rechtsom, een goedkoop alternatief te vinden. Ik vind dat op zichzelf wel een goede, want als je op een gemakkelijke manier snel naar 160 km/u kunt in dit land, moeten wij dat vanuit onze doelstelling wat betreft meer mensen over het spoor, toejuichen. Mij interesseert het echt geen zier welk van de goedkopere technieken het wordt, als er maar eentje doorheen komt. Wat betreft ATB Code Groen heb ik de heer Cramer eerder al een compliment gegeven, in de zin dat dit een voorbeeld is van echt goed meedenken. Ik heb destijds ook toegezegd voluit te zullen kijken naar de haalbaarheid van die optie. Dan zijn er nog de veiligheidsprocedures. Machinisten moeten weten waar ze wel en niet 160 km/u kunnen rijden. De NS en zijn machinisten vinden dat er wat dat betreft niet sprake is van een goede oplossing. Het probleem is nu dat wij het de NS niet kunnen opleggen. In de concessie ligt niet vast dat men op hogere snelheid moet gaan rijden. Als men zegt het onverantwoord te vinden en men aangeeft dat er onduidelijkheid is over waar straks een machinist 160 km/u mag rijden en waar niet, zodat men er de voorkeur aan geeft op een lagere snelheid dan die 160 km/u te rijden, dan hebben wij daar wel mee te maken. De Spoorwegwet legt veiligheidssystemen vast. Je kunt die niet zomaar zonder medewerking van de vervoerders veranderen. Dat is de realiteit. Ik zie dus nog tal van hobbels op de weg. Op een gegeven moment heb ik dan ook gezegd: laten wij nu kijken naar wat er vanuit de sector wel mogelijk is en laten wij daar dan vol voor gaan en in Europa maximale druk uitoefenen om te zorgen dat wij het kunnen realiseren. Ik houd de Kamer van de verdere voortgang op de hoogte. Binnen een aantal maanden moet die nadere analyse van het plan van aanpak er liggen. Ik zal ook alles op alles zetten om dan zo snel mogelijk het plan van aanpak tot uitvoering te brengen.

**De voorzitter:** Om te voorkomen dat wij hier nu de ERTMS en andere codes gaan invullen, wil ik er nog wel aan herinneren dat wij eind van het jaar de MKBA over de ERTMS krijgen. Ik kan mij voorstellen dat wij dan in ieder geval de technische discussie daarover voeren.

**De heer Roemer (SP):** Met het betoog van de minister kan ik een heel eind akkoord gaan, behalve met zijn conclusie. Juist om de afweging te kunnen maken, hebben wij het onafhankelijke onderzoek nodig. De minister zegt: linksom of rechtsom, het maakt mij niet uit, want het gaat uiteindelijk over wat wij willen bereiken en hoe wij daar zo snel en goedkoop mogelijk kunnen komen. Dat deel ik met hem, maar juist die afweging kunnen wij hier niet maken omdat dat onderzoek nog niet is gedaan. Daarom wil ik het nu even goed verwoorden en anders doe ik dat wel bij motie, maar wellicht kunnen wij dat laatste voorkomen. Volgens mij is de enige reële mogelijkheid die er nu is om naast ERTMS de andere opties, zoals ATB Code Groen, ATBNL en Euro-ATB, wel fatsoenlijk onderzocht te

hebben, waarbij uiterlijk over een halfjaar alle opties keurig naast elkaar komen te staan, inclusief een helder kostenplaatje, een gedegen veiligheidsoordeel en een EU-eindoordeel. Dat was de Kamer eigenlijk allang toegezegd. Ik hoop dat de minister nu wil toezeggen dat wij dit alles binnen een half jaar krijgen, zodat ik daarover geen motie behoef in te dienen.

Minister **Eurlings**: Ik heb u zojuist toegezegd wat ik heb toegezegd. Als u er belastinggeld aan wilt besteden, kunnen we er natuurlijk nog een onderzoek naar gaan doen. Ik zou overigens niet zo een-twee-drie weten wie dat dan zou moeten gaan doen. Het punt is evenwel dat ik op basis van de concessie niets kan afdwingen. De NS geeft te kennen: met ATB Code Groen gaan wij geen 160 km/u rijden, punt, wij doen het gewoon niet, want wij vinden het te gevaarlijk. Daar kunnen wij hier verschillend over denken maar de NS heeft het recht om dat te beslissen. Anders hadden wij het anders moeten regelen. Het is nu geregeld zoals het geregeld is en het is niet geregeld zoals het niet geregeld is. Ik heb dus gewoon wel de medewerking van de sector nodig. Wij hebben nu tenminste een variant waar de sector zich in totaliteit achter schaaft en waarbij de goederenvervoerders niet tegenover de NS staan en de NS niet tegenover ons staat. Het onderzoek waarom de heer Roemer vraagt, zal de werkelijkheid niet veranderen. Mijn wedervraag zou dan zijn: wat voegt het toe? In kosten varieert het allemaal niet gigantisch veel, althans de goedkopere varianten ten opzichte van ERTMS misschien wel maar de goedkopere varianten onderling niet. Het gaat met name dus om acceptatie, in de zin wat er ook in de sector doorheen komt. Wat zou het onderzoek concreet toevoegen als ik u het complex communiceer van een Code Groen, waar ikzelf overigens echt niet onenthousiast over ben, maar waarvan de NS klip-en-klaar zegt het een te groot risico te vinden? Dan kunnen we onderzoeken wat we willen, maar dat zal, denk ik, de conclusie van de NS niet veranderen.

De heer **Roemer** (SP): Ter voorkoming van een VAO wil ik dit punt nu uitkristalliseren. Wat het toevoegt, is dat wij naast de mening van de sector een onafhankelijk onderzoek laten doen, waar niet alleen een kostenplaatje maar ook een gedegen veiligheidsoordeel in zit. De NS is absoluut een reëel bedrijf dat op basis van geleverde argumenten echt wel met u in gesprek gaat als er nieuwe oordelen over zijn. Als de minister niet weet wie zo'n onderzoek zou moeten doen: volgens mij zou de TU Delft dit heel goed kunnen.

Minister **Eurlings**: Ik houd er altijd van om van mijn hart geen moordkuil te maken en gewoon precies te zeggen wat ik van dingen vind. Ik heb nog steeds geen begin van een idee hoe wij om de feitelijkheid heen kunnen dat een vervoerder zelf zich bereid moet verklaren om zo'n stap met ons te zetten. Het draagvlak blijft dus een hard uitgangspunt om iets te kunnen gaan gebruiken. Dat is dus een key-succesfactor voor het kunnen zetten van deze stap. Zonder draagvlak, zonder vervoerders die aangeven het ook te willen, houdt het gewoon op. Daarmee dreigt dus een onafhankelijk onderzoek een redelijk theoretisch karakter te krijgen, waarin wij tal van zaken op een rij kunnen zetten, maar het niet echt iets toevoegt op het moment dat een van de varianten in de sector niet wordt gezien. Dan kunt u wel zeggen: misschien gaat dat onderzoek zo krachtig aantonen dat de NS ernaast zit, in de zin dat het wel extreem veilig is en dat de NS de risico's verkeerd inschat. Welnu, juist waar u terecht zegt dat de NS een serieus bedrijf is, heb ik nu ook weer niet echt het idee dat het zijn eigen oordeel licht vormt. Als u desalniettemin, parallel aan het plan van aanpak dat nu wordt opgesteld voor Code 147 – daar wil ik geen vertraging in zien, dus in volle vaart door met het verder ontwikkelen daarvan – wilt dat ik de opdracht geef voor een onafhankelijk onderzoek, dan wil ik u dat

best toezeggen. Dan stuur ik de Kamer daarover binnenkort een brief waarin ik aangeef hoe wij dat gaan doen. Ik hecht er overigens wel aan in alle vriendelijkheid gezegd te hebben dat ik nog geen begin van een idee heb hoe ik om het draagvlakpunt heen zou kunnen. Kortom, ik zeg toe dat ik een onafhankelijk onderzoek ter zake aanzet. Op korte termijn stuur ik de Kamer een brief waarin ik aangeef hoe ik dat wil doen. Tegelijkertijd ga ik de sector niet afremmen wat betreft het plan van aanpak Code 147, want anders snijden wij in onze eigen vingers. Uiteraard proberen wij dat onderzoek snel te laten gebeuren. Anders zou het helemaal niet meer relevant zijn, aangezien wij dan in het andere proces al zo ver gevorderd zijn dat wij überhaupt niet meer terug kunnen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik proef een verharding van de standpunten wat volgens mij echter helemaal niet nodig is. De minister vraagt zich af wat de meerwaarde van een dergelijk onderzoek zou kunnen zijn. Ik wijs hem dan op het onderzoek van de IVW dat naar mijn overtuiging vooral gebaseerd is op meningen en niet zozeer op feiten. Over de argumenten die de minister gebruikt waarom de NS niet met 160 km/u wil rijden, is nog heel veel meer te zeggen, maar het grootste probleem dat ik met zijn redenatie heb, is erin gelegen waarom de NS wel 160 km/u wil rijden bij Code 147. Het risico dat men te hard rijdt, komt op dit moment gewoon niet voor, want er is een wettelijk vereiste voor wegbekendheid. Dus de machinist wordt geacht te weten op welke trajecten het wel en niet kan. Bovendien staat langs de baan aangegeven hoe hard men er mag rijden. Dus er zijn nu al een heleboel maatregelen getroffen die horen bij de opleiding en de expertise van de machinist. De argumenten van de minister waarom de NS niet met Code Groen 160 km/u wil rijden, hebben vooral te maken met iets wat er achterligt en waar wij het hier vandaag niet over hebben, namelijk ERTMS. Echter, als wij het hebben over reistijdverbetering – ik koppel dat nu even los van ERTMS – dan is Code Groen goedkoper en kan het snel ingevoerd worden. Er wordt hier eigenlijk op twee niveaus gepraat, waarbij ik denk dat er echt sprake is van een verschil in begrip wat betreft de manier waarop qua oorzaak en gevolg de systeemdificussie gevoerd wordt.

De heer **Mastwijk** (CDA): Het lijkt mij volstrekt nutteloos om een onderzoek te doen als een aantal technische begrippen wordt verward. Als ik de heer Cramer goed begrijp, is er gewoon een spraakverwarring. Voordat je überhaupt aan een onderzoek begint, moet je helderheid hebben over een aantal zaken. Vervolgens kan een onderzoek alleen nuttig zijn als de mogelijkheid reëel is dat daarna de NS erkent dat zij er technisch naast zit. Anders komen wij in een nietes-wellessituatie terecht. Ik wil niet op mijn conto hebben dat wij de NS een bepaalde snelheid door de strot persen waarna op enig moment een verschrikkelijk ongeluk gebeurt. Daar moeten wij toch wel heel voorzichtig mee zijn.

Minister **Eurlings**: Ik herken mij totaal niet in het beeld van verharding van standpunten. Integendeel, ik probeer juist een brug te slaan.

De heer **Roemer** (SP): Wat mij betreft is dat gelukt.

Minister **Eurlings**: Prima, dank. Het maakt mij niet uit voor welke techniek wij kiezen. Ik heb alleen gezegd dat vanuit de taak waarvoor ik ben aangenomen, ik het beter zou vinden als wij drie of vier corridors met 160 km/u kunnen krijgen in plaats van één. Vandaar dat ik het belangrijk vind om te bekijken of wij het hier met een andere techniek dan ERTMS kunnen doen. Ik heb ook gezegd dat je heel veel mitsen en maren en heel veel plussen en minnen kunt aanbrengen bij de onderbouwing van een analyse dat Code Groen echt een risico zou zijn. Het feit is en blijft dat wij geen NS zijn. De NS geeft ten aanzien van ATB Code Groen aan: wij vinden het een

te groot risico dat met 160 km/uur wordt gereden op baanvakken waar maar 140 km/uur mag worden gereden, terwijl dat risico er bij ATB Code 147 niet is. De heer Cramer heeft gelijk dat je het langs de baan goed kunt aangeven en dat er de verplichting is dat men weet waar er hoe hard gereden wordt. Maar dan nog heeft de NS op basis van de afspraken in het kader van de concessie het recht om te zeggen: in theorie is dat zo, maar in de praktijk vinden wij dit een te groot risico. De NS kan dus zeggen: wij kunnen er autonoom over beslissen, dus u kunt wel met Code Groen aan de gang willen, maar dan geven wij onze machinisten de instructie om gewoon 140 km/uur te rijden waar 160 km/uur gereden mag worden. Ik heb dan geen juridisch instrument om ze te dwingen sneller te gaan rijden. Als hier dan gezegd wordt dat een onafhankelijk onderzoek de zaak van Code Groen geloofwaardiger zou kunnen maken, blijf ik zeggen dat wat mij betreft Code Groen geen doel op zichzelf moet worden. Nogmaals, ik probeer nu een brug te slaan. Ik ben totaal niet vooringenomen op dit punt. Het interesseert mij geen zier welk van de drie het wordt, als het er maar eentje van die goedkopere wordt waarbij er zo veel mogelijk 160 km/u kan worden gereden. Maar dan moet ook de sector het willen. Wij gaan dus door met het plan van aanpak, omdat het onverstandig zou zijn om nu tijd te verspillen. Tegelijkertijd zeg ik de Kamer toe dat ik nog eens onafhankelijk laat kijken naar alle plussen en minnen van de verschillende argumenten. Daarover zal ik de Kamer dan binnenkort een brief sturen. Er is dus helemaal geen sprake van een verharding. Ik heb wel geprobeerd heel open te zijn over het complexe dat speelt, juist omdat ik wil dat wij resultaat boeken op dit belangrijke punt. Gevraagd is of ERTMS verplicht is op TEN-lijnen. Nee, ERTMS is daar niet verplicht. Het is geen onderdeel van het TEN-hogesnelheidsnet. De TSI-hoge snelheid en de Europese richtlijn 96/48 die ERTMS verplicht stellen, zijn niet van toepassing. TSI-conventioneel spoor verplicht niet tot de aanleg van ERTMS. Wij hebben het eerder gehad over de Krokodil en de neiging om die gevaarlijke Krokodil maar even te laten voor wat die is. Op dat punt heb ik de Kamer goed gehoord.

Dan Eijsden. Ik heb eerder op dit punt gezegd zeer tegen Randstedelijke arrogantie te zijn. Ik wil het aan de regio zelf overlaten welke keuze men maakt. Dat heb ik ook aan het begin van het proces gezegd. De provincie Limburg, de gemeente Maastricht en de gemeente Eijsden hebben mij unisoos formeel laten weten dat ze op dit moment niet voor heropening van het station Eijsden zijn maar voor het alternatieve openbaar vervoer. Met argumenten heeft men vrij stevig en doorwrocht aangegeven waarom men dat vindt. In mijn brief aan de Kamer heb ik aangegeven dat ik op basis van de analyse van de regio geen reden zie om te zeggen: de regio heeft ongelijk, ik ga vanuit Den Haag een ander besluit nemen. Ik volg daarmee dus het besluit van de gemeente Eijsden, de gemeente Maastricht en de provincie Limburg om het station niet te heropenen. Wel zal ik er zorg voor dragen dat station Eijsden blijft zoals het nu is, dat het onderhouden wordt en dat in de toekomst, mocht de komende jaren een andere conclusie op z'n plaats zijn, het mogelijk zal zijn het treinstation te heropenen.

Met betrekking tot Maarheeze kan ik niet anders dan heel oprecht aangeven dat ik niet weet of de NS expliciet de voorwaarde heeft gesteld dat de buslijn moet verdwijnen. De aanbesteding van buslijnen is een zaak van de stadsregio Eindhoven. Ik kan wel toezeggen dat ik de stadsregio Eindhoven zal vragen of het hem bekend is dat zoiets heeft gespeeld, waarna ik de Kamer daarover schriftelijk zal informeren. Hoe het ook zij, ook hierbij geldt weer vanuit mijn verantwoordelijkheid, dat de regio zich schaaft achter de beslissing, zoals die hier in den brede is genomen. Dan kom ik te spreken over Beilen. Het betreft hier maatregelen om in Noord-Nederland personenvervoer langzamer goederenvervoer in te kunnen laten halen om daarmee reistijdwinst te boeken. Vorig jaar is 5 mln. ter beschikking gesteld als gevolg van het amendement over reistijd-

verbetering. Op dit moment wordt de reistijdverbetering in het Noorden des lands nader uitgewerkt als onderdeel van het regiospecifiek pakket Zuiderzeelijn en de 160 mln. die hiervoor middels de motie-Koopmans c.s. ter beschikking is gesteld. De scopestudie voor het gehele pakket is nage-nog gereed. In het MIT-overleg dit najaar worden hierover nadere afspraken gemaakt. Het doel is de reistijdwinstmaatregelen uit te voeren voor de dienstregeling 2013 als de Hanzelijn in gebruik wordt genomen en er een extra trein van en naar het Noorden zal moeten gaan rijden. De heer Cramer heeft gesproken over Veendam. Waarschijnlijk doelt hij dan op de reactivering van de lijn Groningen-Veendam. Ik zie hem bevestigend knikken. Dit project is onderdeel van het regiospecifiek pakket voor de Zuiderzeelijn. De oplevering is gepland in 2010. De start van het project heeft helaas vertraging opgelopen, hetgeen vorig jaar niet was voorzien. Het voorbereidingsproces, met name het intensieve overleg met de goederenvervoerders over de dienstregeling, heeft extra tijd gekost. Dat is op zichzelf natuurlijk altijd jammer, maar van de andere kant is het ook wel weer een randvoorwaarde voor het succesvol reactiveren van deze verbinding. Ik heb ook nog gekeken naar de mogelijkheid van versnelling in de bouwfase. Dat blijkt echter niet mogelijk te zijn in verband met de doorlooptijd van de zetting van de ondergrond. Dus de veengrond moet zich gaan zetten.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Er ligt al 40 jaar een zandbed voor de A4 om die reden.

Minister **Eurlings**: Maar of het feit dat dat zandbed er lag tot vertraging op dat tracé heeft geleid, durf ik niet direct te zeggen. Integendeel. Ik kan u voorspellen dat dit zandbed daar gaat verdwijnen.

Ik keer weer terug naar het zetten van de ondergrond in het veengebied. Specialisten hebben mij gemeld dat het echt niet sneller kan. Wij pakken door met Veendam-Groningen. Het heeft helaas iets langer geduurd maar ik denk wel dat het goed is dat er overeenstemming is met de goederenvervoerders. Wij kijken nu verder vooruit. Laten wij het goede nieuws dat de lijn er komt, in elk geval als positief zien.

De vragen over Westervoort zijn recent bij brief door staatssecretaris Huizinga-Heringa beantwoord. Ik zet mij er voor in om de realisatie van het nieuwe station te bespoedigen. Zodra er nadere informatie is over de verdere tijdsplanning zal ik de Kamer daarover berichten.

De heer **Roemer** (SP): Wil de minister eventueel nog schriftelijk reageren op de situatie in Eijsden, met name de mogelijkheid van een versoberde infra-oplossing? Bij die mogelijkheid praat je namelijk over heel andere bedragen, hetgeen wellicht kan leiden tot een andere kijk van de regio op de situatie.

Ik vind het verder prima dat de minister toezeft om met betrekking tot Maarheeze navraag te doen, maar dat moet hij dan niet bij het SRE doen. Ik wil van hem echt de harde toezegging hebben dat de NS de regio niet in de onderhandelingen het mes op de keel zet in de trant van: die bus moet daar verdwijnen want anders gaat Maarheeze niet open. Ik wil weten of de NS dat voor de opening van Maarheeze niet als voorwaarde stelt. Het liefst zou ik dat deze week nog horen, want het is gewoon een vraag die met ja of nee beantwoord kan worden.

Minister **Eurlings**: Ik wil dat verzoek best doorgeleiden naar de NS, maar ik ga natuurlijk niet over diens antwoord.

De heer **Roemer** (SP): Als er geen nee op komt, dan weet ik al dat het antwoord ja is.

Minister **Eurlings**: Dat is de conclusie die u dan natuurlijk kunt trekken. Dat staat u vrij. Nogmaals, ik wil best het verzoek aan de NS voorleggen. Ik hecht er wel aan om aan te geven dat ik van de stadsregio formeel helemaal niets gehoord heb. Ik ga aan de stadsregio dus ook vragen wat precies zijn beeld is en hoe het dat onderbouwt. Dan wil ik ook gewoon namen en rugnummers hebben, zodat ik een helder beeld van twee kanten heb. De NS zal ik op basis van het verzoek van de Kamer vragen mij te berichten over hoe dat proces is gegaan.

De heer **Roemer** (SP): Ik vraag de minister dan wel om dat zo snel mogelijk te doen want de deadline begint aardig in zicht te komen. Het SRE zit op korte termijn bij elkaar om definitief knopen door te hakken.

Minister **Eurlings**: Prima. Bij dezen. Ten aanzien van Eijsden heb ik zo-even al gezegd dat er sprake is geweest van een intensief proces in de regio. Ik ken het gebied een beetje, dus ik heb met bovengemiddelde belangstelling gekeken naar hoe dat daar ging. Het beeld is dus dat tot op de dag van vandaag iedereen, dus ook de gemeente Eijsden, zegt dat dit de betere lijn is. Ik wil best de regio de vraag voorleggen of hij nog andere mogelijkheden ziet, zoals de heer Roemer die aangeeft. Ik wil echter niet het verwachtingspatroon te groot maken, in de zin dat dit de werkelijkheid ineens heel erg sterk zou veranderen. Het gaat in dit geval om de vraag wat de regio zelf het beste vindt: een nieuwe trein of het alternatieve busvervoer. Op dit moment heeft de regio zich unisono uitgesproken voor het alternatieve busvervoer.

De heer **Roemer** (SP): Ik dank u voor uw toezegging. Het gaat mij erom of de minister wil nagaan of de genoemde versoberde infra-oplossing een reële oplossing is. Of de regio er vervolgens al dan niet heil in ziet, is vraag twee. Je moet eerst weten of dit überhaupt een oplossing in theoretische zin kan zijn.

Minister **Eurlings**: Ik blijf zeggen dat het volgens mij niet zoveel verandert, maar ik wil er best even nader naar kijken en u er schriftelijk over berichten. De hoofdvraag blijft gewoon welke van de twee mogelijkheden de voorkeur verdient. Ik heb al gezegd dat ikzelf uit een regio kom en dat ik niet van Randstedelijke arrogantie houd. Van begin af aan heb ik ook gezegd: laat de regio zelf beslissen. Omdat ik zelf bij dit soort processen heb gezien dat je niet zeker weet dat de keuze van nu ook de keuze van volgend jaar of tien jaar is, wil ik het station overeind houden zodat men altijd op een later tijdstip een andere keuze kan maken. Vervolgens kom ik te spreken over het onderwerp toegankelijkheid. Als oud-Kamerlid hecht ik zeer aan het uitvoeren van moties, maar ik kan mij uit mijn Kamerperiode ook herinneren dat een oud-minister van Financiën altijd zei: een motie die niet gedekt is en die heel veel geld kost, daar kan ik niet direct iets mee. Kosten in een motie uitschrijven gaat snel, maar kosten gedekt krijgen gaat vaak iets minder snel.

De heer **Roemer** (SP): Ik maak hier toch bezwaar tegen. Volgens mij is het bijna niet eens mogelijk een dekking aan te geven voor na 2015.

De **voorzitter**: Ik wil de minister even laten uitspreken. Daarna geef ik de gelegenheid om te interrumperen.

Minister **Eurlings**: Niet alleen hebben wij tot nu toe geen begrotingsbehandeling gehad, maar ook geldt dat wij te maken hebben met een bezuinigingsoperatie van 20% in relatie tot een budget dat tot 2020 bijna al tot de laatste euro is besteed. Ik heb nog geen begin van een idee hoe wij die operatie op een goede manier kunnen doorvoeren zonder dat wij veel noodzakelijke investeringen die wij al hebben aangezet, moeten

temporiseren of schrappen. Het is dus niet zo gemakkelijk om veel geld zomaar eventjes te vinden. Wat betreft de moties ben ik begonnen te zeggen dat waar het gaat om een heel lange periode, namelijk tot 2030, wij elkaar ook wel een beetje de tijd moeten geven om met elkaar een goed antwoord op deze moties te formuleren. Ik ben begonnen de eerste stappen te zetten in uw richting en ik wil daar met u verder mee gaan. Zo heb ik bij de NS nadrukkelijk gevraagd of voor treinen die niet toegankelijk zijn maar die in 2030 niet zijn afgeschreven, gezocht kan worden naar een manier om op z'n minst één ingang toegankelijk te krijgen. De NS kijkt daarnaar met een positieve grondhouding en ik hoor daar in de toekomst nader over. Dat is een gevolg van de beweging die deze Kamer heeft ingezet. Ik vind dat een belangrijke, want als dat zou lukken, kunnen wij voorkomen dat wij over moeten gaan tot het eerder vervangen van treinen die op zichzelf nog hartstikke goed zijn. Dat laatste zou namelijk echt heel veel geld kosten, wellicht wel een half miljard of meer. Dus laten wij nu proberen op deze creatieve manier het door de Kamer gestelde doel te bereiken. Ik wil de Kamer daarover graag nader informeren zodra ik van de NS hoor welk beeld men bij deze mogelijkheid heeft. Dan de toegankelijkheid van de stations zelf. Ik ben het er volstrekt mee eens dat dit een belangrijk maatschappelijk punt is. Ik noem een voorbeeld uit mijn eigen ervaringen. In het CDA-partijbestuur zit een mevrouw die niet goed ter been is. Zij doet wel aan alle vergaderingen mee en reist hiervoor dan naar Utrecht en terug. Als een vergadering uitloopt omdat een belangrijk punt aan de orde is, kan deze mevrouw echter niet blijven, aangezien ze van tevoren een aanvraag heeft gedaan en ze anders niet meer thuiskomt. Ik begrijp dus precies wat de Kamer op dit punt bedoelt. Tegelijkertijd moeten wij echter ook wel kijken hoe wij het verantwoord met elkaar kunnen doen. In 2020 zal sowieso 90% van de stations gereed zijn. Ik heb ook eerder aangegeven dat de laatste honderd stations relatief kleine stations zijn waar relatief weinig reizigers zijn. Ik heb overigens goed geluisterd naar het geluid vanuit de Kamer dat in 2030 ook het kleinste station van ons land gewoon toegankelijk moet zijn. Het enige waarvoor ik op dit terrein wel aandacht vraag, is dat een dekking is iets anders dan een motie. Dit alles neemt niet weg dat ik er constructief naar wil kijken hoe wij dat kunnen bereiken. Ik vraag dan wel aandacht voor het feit dat het mij enigszins comfort geeft als ik dat dan het komend jaar kan doen. Ik zit hier namelijk nog wel even. Als je de pers zo leest, zou je overigens gekke beelden kunnen kringen. Eurlings naar Buitenlandse Zaken, no way. Ik blijf gewoon bij Verkeer en Waterstaat. Dan weet u dat hier for the record. Dus ik ga ervoor om hier nog zeker twee jaar met u met dit dossier door te gaan.

De heer **Aptroot** (VVD): En gelijk door naar het Catshuis? Dat sluit u ook uit?

Minister **Eurlings**: Ik maak hier mijn werk af. Wij hebben dus nog even met elkaar, zoals wij hier bij elkaar zitten. Dat mag ons toch vreugdevol maken. Ik wil dus toezeggen dat ik zal nagaan hoe ik uit het budget 2028 ook die laatste stations toegankelijk kan maken. Wel vraag ik de Kamer mij in de gelegenheid te stellen om dat komend jaar te doen, maar dan wel op een moment dat ik ook weet hoe ik met die heroverwegingsoperatie überhaupt kan omgaan. Dat laatste is iets waar wij echt tegenaan lopen. Wij zitten middenin die operatie. Als ik het vanuit mijn prachtpositie die twee dagen in vak-K enigszins goed heb kunnen waarnemen, zegt de Kamer dat er snel maatregelen moeten worden genomen. Welnu, dat wordt snel gepoogd, maar ik vraag aandacht voor genoemde megaoperatie. Die 20% reductie is iets wat in ons land nog nooit eerder is gebeurd. Ik kan dan ook totaal niet overzien waar dat toe leidt. Nogmaals, als de Kamer mij even de tijd geeft zodat ik wel dat beeld heb, zeg ik haar toe dat ik dat het komend jaar ga invullen en dat wij een manier zullen vinden om ook die

laatste stations toegankelijk te maken. Ik wil namelijk zeker weten dat hetgeen ik u toezeg straks door die heroverwegingsoperatie niet onzeker wordt. Het is van belang dat wanneer ik tot een nadere invulling kom, ik ook zeker weet wat de vrije ruimte is. Dan is het ook een zekere toezegging.

De heer **Roemer** (SP): Ik constateer dus dat voor de minister uitgangspunt is niet de vraag of maar hoe het doel bereikt kan worden. Dan komen wij in lijn met de motie.

De heer **Aptroot** (VVD): Zo positief wil ik de woorden van de minister ook interpreteren. Hij zegt: ik wil het gaan doen, ik voer natuurlijk moties van de Kamer uit, maar geef mij volgend jaar de tijd om de fasering tot 2030 te doen. Daarmee is in feite volgens mij ook een deel van de brief van 14 juli ingetrokken, te weten de passage waarin de minister stelt dat hij NS en ProRail zal vragen om een kosten-batenanalyse uit te voeren met betrekking tot onder andere het aantal treinreizigers dat hiermee wordt geholpen. Ik ben altijd voor kosten-batenanalyses maar niet op dit punt.

Minister **Eurlings**: Normaal moet je altijd dit soort analyses maken. En er is ook nog een minister van Financiën die meekijkt. Ik heb echter ook zelf de zaken nog eens overdacht. Ik heb zo-even ook nog een ervaring uit mijn privéomgeving gecommuniceerd. Bij mij is er ook sprake van voortschrijdend denken, in de zin dat ondanks deze moeilijke tijd, wij gewoon moeten kijken hoe wij dit gaan doen. Ik vind namelijk dat het ook wat te maken heeft met de kwaliteit van de samenleving, dat door het gehele land gehandicapten toegankelijk openbaar vervoer hebben. Inderdaad heb ik op dit punt verder doorgepaktdan ik in mijn brief heb gecommuniceerd aan de Kamer.

Dan is er nog een punt waar ik hier de druk nog niet helemaal van de ketel kan halen, en dat betreft de toiletvoorzieningen in de treinen. Natuurlijk, een zwakke blaas en veel druk, dat is heel oncomfortabel. Bovendien zijn er ook mensen die op dit punt medische problemen hebben, dus ik wil het niet bagatelliseren. Alleen, als de Kamer een motie aanneemt die de regering oproept binnen twee maanden de vrede in het Midden-Oosten te bereiken, dan is dat weliswaar een aangenomen motie maar dan wil dat nog niet direct zeggen dat de president van Iran die overneemt. Ook hierbij hebben wij zo'n probleem, hoewel in iets mindere mate. Ik heb eerder gezegd dat de desbetreffende Sprinters al jaren geleden besteld zijn en dat de discussie over de toiletvoorzieningen een goede is, maar dat die toen bij de beslissing over de aanschaf van de treinen had moeten worden gevoerd. Die treinen zijn er al of zijn bijna gereed. Ondanks het feit dat je er alsnog een klein chemisch toilet zou kunnen inbouwen met een klein scheidingswandje, geurvrij en zo veel mogelijk geluidsvrij, blijkt dat technisch vanwege de opzet van deze trein niet of nauwelijks mogelijk. Dus laten wij in elk geval wanneer de aanschaf van nieuwe treinen aan de orde is, het gesprek met de NS aangaan op dit punt, zodat die treinen in ieder geval wel de benodigde toiletvoorzieningen krijgen. Overigens kunnen wij dit met de huidige concessie niet afdwingen. Toiletvoorzieningen zitten niet in de afspraken. Als de Kamer vindt dat die toiletvoorzieningen wel een standaardvoorziening moeten zijn, dan zullen wij de discussie daarover bij de evaluatie van de Spoorwegwet kunnen voeren. Nogmaals, voor de onderhavige categorie Sprinters kan ik het gewoon niet meer bereiken. Zoals ik in het vorige AO heb aangegeven, zullen wij het ketenonderzoek doen, zodat in elk geval de combi van trein en station voldoende ontlastend kan zijn voor druk en alles wat daarbij hoort. Dat onderzoek is in december 2009 gereed en zal ik dan hopelijk nog voor de smakelijke kerstkalkoen naar de Kamer kunnen sturen. Dus zo wil ik er zo goed en zo kwaad als het kan, mee omgaan, maar ik kan geen ijzer met handen breken. Wij hebben nu eenmaal te maken met feiten die

in de loop van de tijd zijn opgebouwd. Het zou een waanzinnige kapitaalsvernietiging zijn als wij die nieuwe treinen weer heel snel zouden moeten afschrijven. Ik heb eerder ook het Europees beleid genoemd, niet om te wijken of om mij te verschuilen achter regels. Wel heb ik de achtergrond van de regelingen willen aangeven. Volgens de huidige regelingen kan ik dus niets afdwingen, maar ik wil wel het gesprek met de NS op dat vlak aangaan. Het ketenonderzoek dat in 2009 gereedkomt, is voor ons een mooie aanleiding om het onderwerp nader te agenderen.

Dan het spooronderhoud. Ik heb zelf nog geen signalen over ontevredenheid vanuit de sector ontvangen. Voor 2009 is het versnellingsprogramma in overleg met de sector tot stand gekomen. Tot nu toe ligt de realisatie op schema, zo blijkt uit informatie die ik van ProRail heb ontvangen. Dus tot op dit moment houden wij de lijn gewoon strak. Begin september is het beheersplan 2010 van ProRail ontvangen plus het concept-auditrapport. Ik ben op dit moment bezig met mijn mensen om deze stukken te beoordelen. Ik zal de Kamer nog vóór de begrotingsbehandeling informeren over de uitkomsten en de consequenties ervan.

Gevraagd is of de voorzitter van de werkgroep ProRail/aannemers wel onafhankelijk is. ProRail heeft deze werkgroep op eigen initiatief opgericht in samenspraak met de spooraannemers. Dat was al voorafgaand aan verzoeken uit de Kamer. Uit de informatie die ik heb gekregen kan ik niet afleiden dat het proces slecht loopt. Sterker nog, het proces zou redelijk goed lopen, maar ik zal op basis van de geluiden hier wel de vraag aan ProRail voorleggen hoe het met die onafhankelijk staat, waarbij ik ook het mandaat van de desbetreffende voorzitter helder wil krijgen. Vervolgens zal ik de Kamer daarover dan nader berichten. Ik neem het dus serieus. Wel vraag ik van de Kamer er begrip voor te hebben dat eenieder een eigen belang heeft in dit spel. Het belang dat ons allen bindt is het zo efficiënt mogelijk laten verlopen van het onderhoud, want daar dienen wij de kwaliteit van het openbaar vervoer mee.

Met betrekking tot de tarieven voor de Betuweroute kan ik zeggen dat Keyrail op dit moment kijkt hoe concurrerend en goed die tarieven zijn. Op dit moment hebben wij geen reden om te twijfelen dat de tarieven een grote sta-in-de-weg zijn. Ik denk dat met name de economische crisis het vervoer parten speelt. Er wordt veel minder vervoerd. Wanneer je tegenwoordig over de boulevard in Scheveningen loopt zie je aan de horizon allemaal schepen liggen. Het zijn er niet alleen veel op een ongebruikelijke plek maar ze lijken ook tamelijk groot. Ze lijken zo groot omdat ze geen lading hebben en dus superlicht zijn en heel hoog drijven. Die schepen liggen daar gewoon geparkeerd, terwijl normaal gesproken die schepen met volle lading varen. Er wordt dus gewoon veel minder vervoerd. Dat is een probleem dat niet alleen de spoorsector raakt en dus ook de Betuweroute, maar dat ook de goederenvervoerders over de weg en het water raakt. Het zijn heel moeilijke tijden voor de sector. Desalniettemin, Keyrail is aan het kijken of de tarieven goed zijn. Op het moment dat dit tot een conclusie leidt, informeer ik de Kamer graag nader.

Verder is gevraagd welke conclusies het kabinet trekt uit de constatering in de Milieubalans dat de milieudoelen niet zouden worden gehaald. Dat is natuurlijk eerstens een vraag die mevrouw Cramer toekomt. Ik kan wel zeggen dat wij in gezamenlijkheid hebben afgesproken dat wij al in het volgend voorjaar de voortgang van het programma Schoon en Zuinig gaan evalueren. Ik heb van mijn kant er nooit een misverstand over laten bestaan dat indien nodig mijn ministerie aan de lat staat voor extra maatregelen. Maar hierbij geldt wel 'first things first'; we moeten eerst kijken hoe het gaat. Ik heb eerder een van de woordvoerders, overigens van een partij die in dit debat nu niet is vertegenwoordigd, dramatische beelden horen schetsen waarin ik mij allerminst in herken. Ik denk dus niet dat het allemaal zo negatief is. Volgend voorjaar gaan wij bekijken hoe goed het gaat. Als het niet goed genoeg gaat, zullen wij extra maatregelen moeten nemen. Er zijn best wel extra maatregelen mogelijk, bijvoorbeeld op het

terrein van het elektrisch vervoer, waar wij echt doorpakken. De Duitse staatssecretaris zei mij afgelopen maandag in Stockholm nog dat zij binnen een paar jaar een geweldige doorbraak verwachtte op het vlak van batterijtechnologie. Dat zijn effecten die allemaal bovenop de maatregelen komen die wij al hebben genomen. Dus ik ben er allerm minst negatief over. Gevraagd is naar de betekenis van een en ander voor de budgetten voor de meer duurzame vormen van vervoer. Op dit moment kan ik daar nog moeilijk wat over zeggen. Wij kunnen daar echt wat concreter over zijn als wij in 2010 het beeld hebben. Wij nemen het echt serieus. Als zou blijken dat wij iets extra's moeten doen, dan staan wij daarvoor aan de lat. Vervolgens kom ik te spreken over het nachtnet. Laat ik vooropstellen dat het naar mijn ervaring niet zo is dat de NS echt alleen maar bereid is iets te doen als dit zou moeten vanwege de concessie of als de aandeelhouder zit te drammen of met heel veel duiten over de brug komt. De NS is een bedrijf dat er echt zelf belang bij heeft om klanten te trekken. Ik zie daar ook een totale omslag in denken. Misschien wilde men vroeger van heel veel lijnen af, nu zie je juist een tegenovergestelde beweging, namelijk dat men juist meer wil gaan rijden. De NS zoekt zelf naar nieuwe diensten met de potentie extra klanten te trekken. Zo is ook het nachtnet ontstaan. Het was een eigen initiatief van de NS. Het nachtnet is een succes, het groeit gestaag. Ik heb dus geen reden om af te wijken van het succesverhaal tot nu toe. In het verleden kwam de Kamer vaak met suggesties. Ik geleid die altijd heel graag door. Ik heb bijvoorbeeld met de gedeputeerde in Brabant, Cora van Nieuwenhuizen, goed contact gehad over de vraag hoe het nachtnet aldaar het beste kan worden opgezet. In contacten met de NS heb ik ook aangegeven dat dit ons echt een kans lijkt. Uiteindelijk moet de business case natuurlijk wel kunnen werken. Juist omdat het zo goed gaat, juist omdat er zoveel behoefte aan is, juist omdat ikzelf ook weet hoe vervelend het is als je uitgaat in bijvoorbeeld Maastricht en je dan, terwijl het zo gezellig is, al die 'vroeg' late trein terug moet nemen naar Valkenburg, kan ik mij voorstellen dat op heel veel meer plekken nachtnet een toegevoegde waarde kan hebben.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik hoorde de burgemeester van Valkenburg juist roepen dat het daar allemaal gebeurt. Klopt dat dan niet?

Minister **Eurlings**: Er gaat nog veel meer gebeuren, niet alleen op de rails maar zelfs op de Cauberg. Het goede nieuws is natuurlijk dat Valkenburg, het dappere Valkenburg, het grote Genua heeft verslagen en de Italianen achter zich laat. En daar ben ik natuurlijk als inwoner van die plaats best heel erg trots op. Maar ik kan niet uitsluiten dat die honderdduizenden bezoekers van dat prachtige evenement niet alleen in Valkenburg blijven maar misschien ook nog een pilsje gaan pakken in Maastricht. En dan willen ze natuurlijk terug naar Valkenburg om bij het ochtendgloren weer de pracht van dat mooie stadje te aanschouwen. Maar goed, u snapt het, wij kunnen nog uren doorpraten hierover.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Waar hebben wij het over?

Minister **Eurlings**: Over een van de allermooiste stukjes Nederland, mijnheer Cramer. We moeten maar eens afspreken. In elk geval: als er ideeën zijn over een nachttrein daar, neem ik die graag mee. Ik doe er dan graag mijn best voor.

Over de Benelux-trein moeten wij het helaas nog steeds hebben. Zoals bekend, zet ik mij in voor een alternatieve verbinding, ook als de hsl straks over de grens gaat rijden met 300 km/u. Ik weet dat de SP bij monde van de heer Roemer het liefst zou zien dat het een onverknijpte verbinding is. Ik heb eerder gezegd dat op basis van het feit dat ik niets kan afdwingen, ik het al geweldig vind als ik een perfecte aansluiting in Roosendaal kan bereiken waardoor je komend vanuit de Randstad of bijvoorbeeld Eind-

hoven kunt overstappen in Roosendaal op de intercity richting Antwerpen en Brussel. Ik blijf mij daarvoor inzetten. Het Westerscheldedossier is niet het enige dossier dat enigszins op zich laat wachten. Ook bij dit dossier duurt het soms even. Ook wat betreft het bestellen van een extra hogesnelheidstreinstel duurt het soms even. Het moment dat daarover een afspraak met België is ondertekend, was op exact dezelfde dag als de dag waarop het Westerschelde-akkoord met België werd ondertekend. Ook op dit punt zijn wij er nog niet maar laten wij nu hopen dat in het kader van het belang van goed nabuurschap, zoals dat de laatste weken door velen is uitgesproken, wij dit dossier tot een goed eind kunnen brengen. Ik roep daartoe in alle vriendelijkheid de zuiderburen op. Ik blijf mij op dit punt inzetten en hoop de Kamer er snel nader over te kunnen berichten. Want het wordt nu echt wel tijd.

De heer Mastwijk heeft gevraagd of ProRail bekend is met het grote aantal suïcides op de lijn Alkmaar-Castricum. Ik kan toezeggen dat ik hem hierover schriftelijk nader zal informeren.

De **voorzitter**: Dan gaan wij thans over tot de tweede termijn, met een spreektijd van maximaal twee minuten per fractie.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik heb eigenlijk antwoord gekregen op al mijn vragen. Ik wil nog een opmerking maken over de tarieven voor de Betuweroute. Het is crisis. Het gaat slecht met de vervoerders. Wat zij dus vragen, is om gedurende de crisis, de tarieven tijdelijk te verlagen om juist kosten te beperken. Stel dat de minister genegen zou zijn om dat te doen, dan moet er wat ons betreft wel wat tegenover staan. Ik hoor hierop graag de reactie van de minister.

Voor het overige vind ik dat wij in dit algemeen overleg een paar heel goede stappen vooruit hebben gezet, met name op het punt van de toegankelijkheid.

De **voorzitter**: Ik hecht eraan nog op te merken dat wij in de week direct na het herfstreces nog komen te spreken over de HSL-Zuid en de Beneluxlijn. Het AO over transport en logistiek is gepland op 29 oktober, waarbij ook de tarieven voor de Betuwelijn aan de orde komen. Dus mocht het vandaag niet helemaal lukken, dan kunnen wij er op 29 oktober ook op terugkomen.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn toezeggingen die hij op een aantal terreinen heeft gedaan. Met name voor zijn toezeggingen over ERTMS en het reistijdenonderzoek ben ik zeer erkentelijk. Verder heeft de minister mijns inziens een goede zet gedaan door zijn brief over de toegankelijkheid wat te nuanceren. Vandaag was hij er veel duidelijker in dat het niet een kwestie is van of de moties worden uitgevoerd maar van hoe. De komende tijd komen wij er nog wel over te spreken waar wij het geld vandaan halen en hoe wij het gaan doen. De minister heeft verder toegezegd terug te zullen komen op het punt van de toiletten. Ik heb echter het idee dat een en ander wel degelijk technisch mogelijk is. Dus die strijd met de minister gaan wij nog wel even aan. Als ik mij niet vergis heeft mevrouw Roefs daarover samen met het CDA een motie ingediend.

In het kader van de discussie over de reistijdverbetering vraag ik of de minister bereid is om het tracébesluit Amsterdam-Utrecht ter informatie naar de Kamer te sturen.

Wat betreft het nachtnet heb ik twee concrete voorbeelden genoemd waar overduidelijk een enorme winst zou zijn te behalen, te weten Arnhem-Nijmegen en Amsterdam-Haarlem-Alkmaar. Wellicht dat de minister daarop samen met de NS kan inzoomen, waarna hij de Kamer daarover informeert.

Ten slotte krijg ik nog graag antwoord op mijn in eerste termijn gestelde vragen over de huidige kwaliteit van de Benelux-trein die dramatisch is en over de treinen van Veolia die soms zo druk en vol zijn dat er welhaast sprake is van veeervoer.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn duidelijke toezegging over de toegankelijkheid. Daar zijn wij tevreden mee. Wij zijn het met elkaar eens. Ook dank voor zijn positieve houding ten opzichte van het idee van de ov-politie. Ik wacht de rapportage begin volgend jaar af.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Allereerst wil ik nog iets opmerken over de vitaliteit in de spoorsector en de onafhankelijkheid van de voorzitter van de desbetreffende taskforce, onder verwijzing ook naar mijn eerdere motie op dat punt. De minister zegt terecht dat de aannemers er belang bij hebben, maar ik wijs erop dat ProRail er ook een belang bij heeft. Het punt is nu dat als het binnen de bestaande overlegstructuren gegoten wordt, de directieve houding van ProRail juist eigenlijk beter in positie geplaatst kan worden met een onafhankelijke voorzitter. Dus ik ben blij met de toezegging van de minister dat nagegaan zal worden hoe de onafhankelijkheid gewaarborgd kan worden en met welk mandaat die voorzitter er zit. Ik verzoek de minister daarbij wel een actieve houding aan te nemen.

Wat betreft de vraag van de heer Mastwijk over het uitgesteld remmen heb ik het idee dat de minister er iets te gemakkelijk overheen liep. Onze vraag destijds ging vooral over het regionaal spoor waar nu al sprake is van ATBNG. Dan is er dus wel meer winst mogelijk.

Verder dank ik de minister voor zijn toezegging met betrekking tot Code Groen. Ik heb een reactie van de minister gemist op mijn opmerking dat ATB Code 147 door Europa niet geaccepteerd wordt. Over Code Groen is inderdaad discussie. De minister zegt dat de NS Code Groen niet wil, maar uit het rapport van de IVW blijkt dat de NS het wel wil mits er mitigerende maatregelen getroffen worden. Inclusief die maatregelen is het dan goedkoper dan het budget dat wij hiervoor hebben. Dus vraag ik mij af wat nog precies het punt van discussie is.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Ook van mijn kant dank in de richting van de minister voor de beantwoording. Ik ben ook heel blij met het feit dat hij zo duidelijk heeft gemaakt dat hij nog geruime tijd als minister van Verkeer en Waterstaat zal functioneren, want je moet er toch niet aan denken dat je binnenkort weer aan een heel nieuw soort romptekst zou moeten gaan wennen.

Er is een aantal punten in dit debat voorbij gekomen die nog maar eens onderstrepen dat wij bij komende concessies veel nauwkeuriger moeten gaan invullen.

Na de uitgebreide Limbopromo die de minister over ons heeft uitgestort, kan ik hem zeggen dat het ook in Drenthe bijvoorbeeld als het om fietsen gaat heel goed toeven is.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de leden voor hun inbreng in tweede termijn.

Wat betreft de tarieven voor de Betuweroute zeg ik nogmaals dat Keyrail daarnaar aan het kijken is. Ik wijs er wel op dat er ook veel «pijn» is op de binnenvaart en op de weg. Daar zal men ook direct zeggen: bij ons zijn de kosten ook niet echt minder geworden. Desalniettemin bekijkt Keyrail of de prijzen op dit moment concurrerend genoeg zijn. Ik zal de Kamer daarover nader berichten.

De heer Roemer wijst er terecht op dat wat betreft het toilettendossier de druk er bepaald nog niet af. Dus daarover komen wij nog nader te spreken.

Het tracébesluit Utrecht-Amsterdam zal ik de Kamer doen toekomen. Dat is bij dezen toegezegd.

Verder heeft de heer Roemer twee lijnen genoemd met betrekking tot het nachtnet, te weten Arnhem-Nijmegen en Amsterdam-Haarlem-Alkmaar. Ik zal die in de warme aandacht van de NS aanbevelen en dan de reactie van de NS doen toekomen. Ik blijf het wel enigszins jammer vinden dat ondanks het hartstochtelijk pleidooi dat ik zojuist hield voor een ander gebied in Nederland, ik dat nog niet in het verzoek van de Roemer heb mogen tegenkomen.

De heer **Roemer** (SP): Die mag u er wat mij betreft best aan toevoegen.

Minister **Eurlings**: Ik wil ook thuis een keer een leuk puntje scoren, maar goed.

De heer **Roemer** (SP): Zou de minister Maastricht-Valkenburg ook willen meenemen richting de NS?

Minister **Eurlings**: Het probleem is daar nu weer dat er sprake is van een decentrale vervoerder. Wellicht tegen uw zin, mijnheer Roemer.

Dan Veolia in het Limburgse. Ik heb zelf een wat andere ervaring als treinreiziger. De Heuvellandlijn rijdt om het kwartier. Bovendien zijn het heel mooie treinen. Dus daar gaat het allemaal goed. De heer Roemer geeft aan dat het op de Maaslijn vaak stampvol is. Ik zal zijn signaal doorgeven aan de decentrale overheid, in dit geval Limburg, en zal de Kamer vervolgens over de reactie van Limburg nader berichten.

Over de punctualiteitscijfers over de Benelux-trein wil ik de Kamer graag nader informeren vóór het algemeen overleg over de HSL-Zuid.

Over de dossiers over de nieuwe intercity met een slimme, snelle overstap in Roosendaal en over het treinstel hsl zal ik de Kamer nader berichten. Ik hecht zeer aan de relatie met onze zuiderburen. Ik zal de Kamer nader berichten over de verdere gang van zaken. Ik heb de positieve verwachting uitgesproken dat, nu wij toch met elkaar bezig zijn om dossiers op te lossen, wij ook op dit punt de vaart er in krijgen. Het uitgesteld remmen kan inderdaad alleen met ATBNG. Bij enkele regionale lijnen is reeds sprake van dat ATBNG.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Kan het ook afgedwongen worden?

Minister **Eurlings**: Men kan het niet afdwingen. Men kan het wel in de aandacht aanbevelen.

Dan de Europese Commissie. Het is niet gemakkelijk om iets wat voortbouwt op oude technieken erdoorheen te krijgen in Europa. Het is inderdaad een risico. Vandaar dat ik het goed vind om nog eens een onafhankelijk onderzoek te doen. Ik heb daarbij overigens ook gewezen op het belang van draagvlak in de sector zelf. Ik probeer dus, for better or for worse, een mogelijkheid te forceren. Maar dat er op dit punt ten aanzien van Europa nog een uitdaging ligt, is evident. Ik zal dan ook op het hoogste niveau moeten gaan praten en proberen draagvlak te creëren. Gemakkelijk is het allemaal niet, maar ik zit hier niet alleen voor de gemakkelijke jobs. Ik doe mijn best om te proberen in Europa de nodige beweging op dit punt te realiseren. Er is dus geen garantie voor succes, maar gemakkelijke oplossingen zijn er op dit punt niet.

De **voorzitter**: Ten slotte zal ik de gedane toezeggingen voorlezen.

- De minister zal de punten die genoemd zijn ten aanzien van het creëren van één ov-politie en het breder inzetten van boa's voorleggen aan de Taskforce Veiligheid OV via zijn ambtsgeenoot van BZK en haar verzoeken de Kamer voor 1 maart 2010 over de voortgang te informeren.

- De minister zal NS vragen welke plannen/mogelijkheden er zijn om alle hoofdconducteurs op enig moment op te leiden tot boa en zal de Kamer over de uitkomsten informeren.
- De minister zal de Kamer op korte termijn informeren over het onafhankelijk onderzoek dat de minister zal starten naar de verschillende opties voor de systemen die nodig zijn voor de snelheidsverhoging op het spoor.
- De minister zal de Kamer nader informeren in antwoord op de vragen over het schrappen van een buslijn in verband met de verplaatsing van het station Maarheeze.
- De Kamer zal, zodra mogelijk, worden geïnformeerd over de tijdsplanning ten aanzien van de aanleg van station Westervoort.
- De Kamer zal nader schriftelijk worden geïnformeerd over de versoerde optie voor station Eijsden.
- De Kamer zal nader worden geïnformeerd over de mogelijkheden om bestaand treinmaterieel te voorzien van in ieder geval één toegang die geschikt is voor mindervaliden.
- De Kamer zal in de loop van 2010 nader geïnformeerd worden over het versneld toegankelijk maken van alle stations.
- De Kamer zal in december 2009 worden geïnformeerd over de resultaten van het ketenonderzoek over toiletten in de trein en op stations.
- De Kamer zal vóór de begrotingsbehandeling worden geïnformeerd over het beheersplan investeringen spooronderhoud.
- Over de rol en het mandaat van de voorzitter van de Taskforce Vitaliteit Spoorsector zal de Kamer nader schriftelijk worden geïnformeerd.
- De Kamer wordt schriftelijk nader geïnformeerd of Prorail bekend is met de veronderstelde stijging van het aantal suicides op de lijn Alkmaar-Castricum.
- De Kamer zal het tracébesluit Amsterdam-Utrecht ontvangen.
- De minister zal nader overleg plegen over nachtnet op de tracés Arnhem-Nijmegen en Amsterdam-Haarlem-Alkmaar.
- Over de gegevens ten aanzien van de kwaliteit van de Benelux-trein zal de Kamer vóór het AO HSL-Zuid worden geïnformeerd.

De heer **Roemer** (SP): Even nog een nuancering met betrekking tot de tweede toezegging, waar gesproken wordt van alle hoofdconducteurs. De minister en ondergetekende waren het erover eens dat dit de te veel gevraagd is en dat het alleen zou gelden voor degenen die willen en kunnen. Het gaat dus om de mogelijkheid dat hoofdconducteurs boa kunnen worden.

De **voorzitter**: De mogelijkheid dat alle hoofdconducteurs zich kunnen melden, staat uiteraard buiten kijf, maar uw nuancering is helder. Ik dank allen voor hun bijdrage aan dit plezierige overleg.